BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1964/65
C4A4
v.1

CANADA. PARL. CHAMBRE DES COMMUNES. COMITE PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.

DATE | NAME - NOM

Procès-verbaux et témoignages.

CANADA. PARL. CHAMBRE DE COMMUNES COMITE PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.

J
103
H72
1964/65
C4
A4
V.1

1 - 7

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCES DU MERCREDI 10 JUIN,
DU MARDI 16 JUIN ET DU
MERCREDI 17 JUIN 1964

Concernant le

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TÉMOINS:

L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports

Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Donald Gordon, président; M. R. T. Vaughan, secrétaire; J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et Finances; J. W. Demcoe, vice-président, Transport et Entretien.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
21173—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

Vice-président: M. James Brown

MM.

Addison
Armstrong
[5]Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*)
Balcer
Basford
Beaulé
Béchard
[7]Bélanger
Bell
Berger
Boulanger
Cadieu (*Meadow-Lake*)
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*)
Cantelon
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Émard
Fisher
Foy
Godin
Granger
[2]Greene
Guay
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Kindt
Korchinski
Lachance
Lamb
Laniel
Latulippe
Lessard (*Saint-Henri*)
[4]Macaluso
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
McNulty
Millar
Olson
Orlikow
Pascoe
Prittie
Rapp
Regan
Richard
[3]Rideout
Rock
Ryan
Southam
Stefanson
Stenson
Tucker
[1]Watson (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
[6]Willoughby—60.

(Quorum 12)

Secrétaire du Comité,
Maxime Guitard

[1]M. Macdonald a remplacé M. Watson (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*) le 8 juin 1964.
[2]M. Brown a remplacé M. Greene le 8 juin 1964.
[3]M. Lloyd a remplacé M. Rideout le 8 juin 1964.
[4]M. Hahn a remplacé M. Macaluso le 8 juin 1964.
[5]M. Cantin a remplacé M. Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*) le 8 juin 1964.
[6]M. Rhéaume a remplacé M. Willoughby le 11 juin 1964.
[7]M. Grégoire a remplacé M. Bélanger le 12 juin 1964.

ORDRE DE RENVOI

VENDREDI 10 avril 1964

Il est décidé—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se compose des députés dont les noms suivent:

Addison
Armstrong
Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*)
Balcer
Basford
Beaulé
Béchard
Bélanger
Bell
Berger
Boulanger
Cadieu (*Meadow-Lake*)
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*)
Cantelon
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Emard
Fisher
Foy
Godin
Granger
Greene
Guay
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Kindt
Korchinski
Lachance
Lamb
Laniel
Latulippe
Lessard (*Saint-Henri*)
Macaluso
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
McNulty
Millar
Olson
Orlikow
Pascoe
Prittie
Rapp
Regan
Richard
Rideout
Rock
Ryan
Southam
Stefanson
Stenson
Tucker
Watson (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Willoughby—60.

(Quorum 20)

MERCREDI 11 mars 1964

Il est ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et ces matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

LUNDI le 8 juin 1964

Il est ordonné—Que les noms de MM. Macdonald, Brown, Lloyd, Hahn et Cantin soient substitués à ceux de MM. Watson (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Greene, Rideout, Macaluso et Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*) respectivement sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

MERCREDI 10 juin 1964

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement; qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre; que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65(1) *b*) soit suspendue à cet égard.

MERCREDI 10 juin 1964

Il est ordonné—Que les rapports annuels pour 1963 des Chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada et le rapport des vérificateurs au Parlement pour 1963 au sujet des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui ont été déposés le 7 avril 1964, que le budget de 1964 des Chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 30 mars 1964, le rapport annuel d'Air Canada pour 1963 et le rapport des vérificateurs au Parlement pour 1963 au sujet d'Air Canada, qui ont été déposés le 6 mars 1964, et le budget de 1964 d'Air Canada, déposé le 28 février 1964, soient déférés au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

JEUDI 11 juin 1964

Il est ordonné—Que le nom de M. Rhéaume soit substitué à celui de M. Willoughby sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Il est ordonné—Que le nom de M. Grégoire soit substitué à celui de M. Bélanger sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Attesté.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI 10 juin 1964

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du règlement;
2. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre;
3. Que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65(1) b) soit suspendue à cet égard.

Respectueusement soumis,

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

(Adopté ce même jour)

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 10 juin 1964
(1)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 h. 37 du matin dans l'intention de s'organiser.

Présents: MM. Addison, Armstrong, Balcer, Bélanger, Berger, Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*), Cantelon, Cantin, Cowan, Crossman, Crouse, Godin, Granger, Hahn, Howe (*Wellington-Huron*), Lamb, Laniel, Macdonald, Mackasey, Marcoux, Matte, McNulty, Millar, Pascoe, Prittie, Rapp, Richard, Rock, Stefenson, Willoughby—30.

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

M. Berger propose, avec l'appui de M. Crossman,

Que M. Jean-T. Richard soit le président du Comité.

M. Hahn propose, avec l'appui de M. Prittie, que les nominations soient closes.

A défaut d'autres présentations, le secrétaire du Comité déclare M. Richard dûment élu président et l'invite à occuper le fauteuil.

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

M. Godin propose, avec l'appui de M. McNulty,

Que M. Brown soit nommé vice-président du Comité.

M. Mackasey propose, avec l'appui de M. Laniel,

Que les nominations soient maintenant closes.

Le président déclare M. Brown dûment élu vice-président du Comité.

Sur une motion de M. Howe (*Wellington-Huron*) avec l'appui de M. Godin,

Il est résolu:—que le président nomme le sous-comité du programme et de la procédure après les consultations habituelles avec les whips des différents partis.

Sur une motion de M. Macdonald, avec l'appui de M. Rock,

Il est résolu:—Que le Comité soit habilité à faire imprimer les documents et les témoignages que le Comité ordonne.

Sur une motion de M. Rock, avec l'appui de M. Granger,

Il est résolu:—Que le Comité sollicite la permission de siéger pendant que la Chambre délibère.

Sur une motion de M. Prittie, avec l'appui de M. Mackasey,

Il est résolu:—Que le quorum soit réduit de 20 à 12 membres.

A 9 h. 50 du matin, M. Rock propose, avec l'appui de M. Matte,

Que le Comité s'ajourne jusqu'à convocation par le président.

Le MARDI, 16 juin 1964.
(2)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 02 du matin. Le président, M. Jean-T. Richard, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Addison, Balcer, Béchard, Berger, Brown, Cadieu, Cantelon, Cantin, Cowan, Crossman, Fisher, Godin, Granger, Grégoire, Hahn, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Kindt, Korchinski, Lamb, Lloyd, Lessard (*Saint-Henri*), Macdonald, MacEwan, Mackasey, Matte, McBain, McNulty, Pascoe, Prittie, Rapp, Regan, Rhéaume, Richard, Rock, Southam, Stefanson—37.

Aussi présent: L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports.

Aussi présents: Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Donald Gordon, président, R. T. Vaughan, secrétaire, J. L. Toole, vice-président de la comptabilité et des finances, J. W. Demcoe, vice-président, Transports et Entretien.

Le président déclare la réunion ouverte.

Sur une motion de M. Lessard (*Saint-Henri*), avec l'appui de M. Grégoire,

Il est résolu:—Que le Comité imprime 850 exemplaires en anglais et 400 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

M. Grégoire propose, avec l'appui de M. Addison,

Que le Comité ne siège pas pendant que la Chambre délibère sur la question du drapeau.

Après un débat sur le sujet, la motion a été mise aux voix et au compte des mains levées elle est rejetée: Oui, 12, non, 15.

Le président demande au secrétaire du comité de lire l'ordre de renvoi.

Le président souhaite la bienvenue aux hauts-fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada et, en particulier, à M. Donald Gordon, président, qu'il invite à lire le Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada de 1963. Le Comité s'occupe alors d'étudier ce rapport, article par article.

Et l'examen des témoins se poursuivant sur la première partie, intitulée «aperçu financier», à midi et 27, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(3)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit de nouveau à 4 h. 06 de l'après-midi. Le président, M. Jean-T. Richard, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Armstrong, Beaulé, Béchard, Brown, Cadieu, Cantelon, Cantin, Cooper, Crouse, Émard, Fisher, Granger, Grégoire, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Kindt, Korchinski, Lachance, Lloyd, Lessard (*Saint-Henri*), Macdonald, MacEwan, Matte, McNulty, Pascoe, Prittie, Rapp, Regan, Rhéaume, Richard, Ryan, Southam, Stefanson, Stenson (34).

Aussi présent: L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude de la partie intitulée «aperçu financier» du Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada.

Et l'examen des témoins se poursuivant, à 5 h. 55 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR
(4)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit de nouveau à 8 h. 16 du soir. Le président, M. Jean-T. Richard, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Beaulé, Brown, Cantin, Cooper, Émard, Fisher, Granger, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Korchinski, Lachance, Lloyd, Macdonald, MacEwan, Pascoe, Prittie, Richard, Southam, Stenson (19).

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

Le Comité reprend l'étude de la partie intitulée «Aperçu financier» du Rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada.

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

Il est résolu:—Que la partie intitulée «Aperçu financier» du Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada soit adoptée telle que lue.

A 9 h. 50 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le MERCREDI 17 juin 1964.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 3 h. 42 de l'après-midi. Le président, M. Jean-T. Richard, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Beaulé, Brown, Cadieu, Cantin, Cooper, Cowan, Crossman, Crouse, Émard, Fisher, Granger, Grégoire, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Kennedy, Korchinski, Lloyd, Macdonald, MacEwan, Mackasey, Marcoux, Matte, McNulty, Millar, Pascoe, Prittie, Rhéaume, Richard, Rock, Southam, Stenson (32).

Aussi présents: *Des Chemins de fer Nationaux du Canada*: MM. Donald Gordon, président, R. T. Vaughan, secrétaire, J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et Finances, J. W. Demcoe, vice-président, Transports et entretien.

Le Comité reprend l'étude de la partie intitulée «Expansion industrielle» du Rapport annuel sur les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Avec le consentement unanime, le témoin, M. Gordon, obtient la permission de faire imprimer sous forme d'appendices aux Procès-verbaux et aux témoignages, les documents suivants:

«Transport du grain».

«Abandon des lignes proposées des Chemins de fer Nationaux du Canada—Exemple: Subdivision de la région des Prairies».

Le Comité convient à l'unanimité que la partie intitulée «Expansion industrielle» du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada soit adoptée telle que lue.

Et l'examen des témoins se poursuivant, le Comité s'ajourne jusqu'à 10 h. du matin le lendemain.

Le Secrétaire du Comité
Maxime Guitard.

(Voir appendices A et B aux procès-verbaux d'aujourd'hui.)

APPENDICE A

«LE TRANSPORT DES CÉRÉALES»

Texte d'une causerie prononcée par
Monsieur Donald Gordon, C.M.G.,
Président du Conseil d'administration et Directeur général
des chemins de fer Nationaux du Canada,
devant le Canadian Club de Winnipeg,
le 26 septembre 1962.

Si les six dernières années n'avaient pas été aussi débordantes d'activité, j'aurais peine à croire qu'il s'est écoulé tant de temps depuis ma dernière visite à votre Club qui m'avait fourni l'occasion de vous entretenir de l'industrie ferroviaire et du progrès accompli par les Chemins de fer Nationaux du Canada. Tout en maugréant sur la course effrénée du temps, il me faut donc l'accepter comme une conséquence inévitable du progrès et déplorer qu'il ne m'ait pas été loisible de vous rencontrer plus souvent et de renouer du même coup les amitiés et relations d'affaires dont la sympathique ville de Winnipeg m'a depuis longtemps comblé.

L'inauguration de la gare de triage Symington, qui avait lieu hier à Winnipeg, est un symbole des nombreux changements qui se sont opérés au Manitoba et dans tout le réseau du CN depuis ma causerie en 1956. Établie ici à la croisée de l'Est et de l'Ouest, la nouvelle gare, par son nom, rend hommage à la mémoire de Herbert J. Symington, qui fit de Winnipeg sa ville d'adoption après l'avoir visitée au début de sa carrière. Il y vécut pendant 20 ans et y devint l'une des célébrités du Barreau avant son départ pour l'Est du Canada, où il siégea au conseil d'administration du Canadien National pendant deux décennies. Son apport insigne au progrès des transports terrestres et aériens ainsi qu'à l'avancement des intérêts de la nation le classe parmi les grands Canadiens de sa génération.

Ce triage à butte à commande électronique, le troisième du genre construit au Canada par le Canadien National, nous permet d'entretenir, d'assortir et de dépêcher jusqu'à 6,000 wagons marchandises par jour. De plus, il accélère les expéditions ferroviaires, dans l'Ouest canadien. En plus de construire la gare Symington, l'une des gares de triage les plus perfectionnées du monde, nous avons récemment mis la dernière main à un programme triennal de consolidation et de modernisation de nos ateliers de Transcona. Ces mesures ont eu pour effet d'améliorer et d'assouplir grandement les opérations dans nos ateliers de locomotives et de wagons qui desservent l'Ouest canadien depuis un demi-siècle.

Lors de notre dernière rencontre, le Canadien National avait à peine terminé la pose d'une voie ferrée de 144 milles jusqu'à Lynn Lake. Depuis lors —en tenant compte de la nouvelle voie jusqu'à Lynn Lake et du parachèvement prochain d'un prolongement de huit milles au chemin de fer du CN jusqu'à Stall Lake pour desservir le nouvel établissement de la Hudson Bay Mining and Smelting Company—le Canadien National aura en moins de dix ans étendu son réseau d'environ 240 milles dans le nord du Manitoba. Depuis quelques années, nous avons probablement construit plus de nouvelles voies ferrées que tout autre chemin de fer d'Amérique.

Les additions au Réseau dans l'Ouest canadien comprennent une ligne de 46 milles jusqu'à la grande aluminerie de Kitimat (C.-B.), terminée en 1955; une ligne de 32 milles jusqu'au nouveau gisement de nickel de l'INCO, c'est-à-dire jusqu'à la nouvelle ville de Thompson, qui fut parachevée en 1957; un

embranchement de 52 milles jusqu'à la mine de la Hudson Bay Smelting à Chisel Lake, mis en service en 1960, ainsi qu'une ligne de 23 milles en voie de construction depuis Whitecourt jusqu'à l'usine de la Pan American Petroleum Corporation à Windfall, Alberta.

Le mois dernier, nous avons entrepris la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, long de 430 milles, qui rendra accessible au marché les gisements de plomb et de zinc depuis longtemps découverts à Pine Point près du Grand lac des Esclaves dans les Territoires du Nord-Ouest, et qui, du même coup, permettra la mise en valeur du sol et des autres ressources naturelles de cette région.

L'aspect le plus important de ces constructions ferroviaires du CN réside dans l'aide qu'elles apportent à l'essor industriel et à la diversification économique de l'Ouest canadien. Et on pourrait en dire autant de plusieurs voies ferrées déjà aménagées ou mises en chantier dans un but semblable dans l'Est du Canada. Lors de leur achèvement, les embranchements construits depuis la Seconde Grande Guerre pour répondre aux besoins d'industries primaires dans tout le Canada auront coûté près de $200 millions au Canadien National.

Ces réalisations ne semblent guère de nature à passionner les observateurs au regard des récents exploits des cosmonautes et des satellites. Cependant, avant de songer à la conquête de l'espace, les Canadiens ont maints problèmes à résoudre s'ils veulent bien administrer et mettre en valeur leur patrimoine terrestre. Les Canadiens éprouvent le besoin pressant de développer leurs talents latents et de déployer leur énergie et leur expérience s'ils veulent conserver des emplois lucratifs et s'assurer comme récompense un niveau de vie satisfaisant. Ce besoin doit être envisagé dans le cadre d'un monde en proie à une concurrence commerciale de plus en plus vive, où des techniques nouvelles et des changements radicaux aux coalitions politiques qui touchent ou pourraient toucher nos clients traditionnels les plus importants posent un défi que nous n'osons pas ignorer. Notre prospérité, voire notre existence même de nation libre et prospère, dépend de l'usage que nous ferons des ressources dont nous sommes comblés ainsi que des qualités morales et intellectuelles que nous déploierons pour conquérir en dépit des obstacles la place qui nous revient dans un monde en ébullition.

On dit que les fous s'engouffrent là où les anges craignent de s'aventurer. Voilà un adage dont je ferais bien de me souvenir en prenant la liberté de parler de l'histoire de la manutention des céréales et des méthodes en usage de nos jours à Winnipeg, devant un auditoire composé d'experts. Je veux toutefois susciter des discussions sur ce sujet, car il est, à mon sens, d'une telle importance pour la nation qu'il surmonte ma crainte profonde de passer pour un plaideur mal préparé dans un domaine où d'autres sont plus en droit d'être considérés comme des experts.

Depuis l'époque où la locomotive a établi un système de communication entre les colonies éparses du Canada, ce qui devait rendre possible la Confédération, toutes les ressources matérielles que notre pays a eues à exploiter ont été—jusqu'à tout récemment—inévitablement rattachées aux chemins de fer. Nulle part cette affirmation est-elle plus vraie que dans l'Ouest.

On a peine à se rendre compte aujourd'hui qu'il y a moins de cent ans, le commerce des fourrures était la principale industrie de cette région et qu'il l'est sensiblement resté jusqu'à l'avènement du chemin de fer. En effet, il y a moins d'un siècle que la Compagnie de la Baie d'Hudson a bandonné ses droits territoriaux sur la Terre de Rupert. Plusieurs témoins de la première expédition de blé des Prairies—qui ne remonte qu'à quatre-vintg-six ans—vivent encore. La rapidité du changement est ironiquement soulignée par le fait que cette première expédition consistait en grains de semence destinés à améliorer la qualité de la récolte en Ontario à une époque où le blé était le principal produit de cette province et où Toronto était le grenier du Canada!

C'est le 12 octobre 1876 qu'eut lieu cette première expédition de blé de votre ville, soit deux ans avant l'arrivée du premier chemin de fer qui devait desservir la région de Winnipeg et relier la ville à Saint-Paul, Minnesota. D'après les archives, le chargement consistait en 857 boisseaux et $\frac{1}{8}$ de blé, coté à 85c. le boisseau. Le transport fut assuré par le «City of Selkirk», vapeur à roue arrière qui descendit la rivière Rouge jusqu'à Fisher's Landing, Minnesota, puis par chemin de fer jusqu'à Duluth, encore par eau jusqu'à Sarnia et de nouveau par chemin de fer jusqu'à Toronto. Et c'est deux ans plus tard, en 1878, que se fit la première exportation de blé de l'Ouest canadien à Glasgow.

Ces années mémorables furent suivies par une période au cours de laquelle le chemin de fer devint le facteur dominant de notre expansion économique et joua un rôle tout aussi important dans la vie politique de l'époque. Il y eut un exode spontané vers l'Ouest: les voies ferrées s'étendirent dans toutes les directions, puis vinrent les cultivateurs de l'Ontario et du Québec, et les immigrants d'Angleterre et d'Europe pour coloniser cette nouvelle contrée. Au cours des années quatre-vingt-dix et jusqu'à la déclaration de la guerre mondiale en 1914, il s'est développé dans l'Ouest canadien un système de manutention des céréales reposant sur les silos et sur le transport ferroviaire, qui a été jugé le meilleur système de récolte du monde.

La construction ferroviaire et la production de céréales marchèrent de pair à un rythme sans précédent, si bien qu'en 1914, 11,710 milles de nouvelles voies ferrées sillonnaient les trois provinces des Prairies. L'Ouest avait solidement établi son commerce de céréales sur les marchés mondiaux—et le blé régnait en maître parmi les produits d'exportation, grâce, bien entendu, au «Blé dur N° 1» du Manitoba.

Cependant, en dépit des nombreux changements, radicaux et fondamentaux, qui ont marqué l'économie de l'Ouest canadien depuis ces années de bouleversements, le système de manutention des céréales établi avant la première guerre mondiale—moisson, entreposage et transport des récoltes des Prairies—a très peu changé.

Les méthodes de manutention des céréales des Prairies furent établies à une époque où les routes étaient à peine carrossables quand elles n'étaient pas de simples sentiers. Le transport des céréales de la ferme au silo rural se faisait par des attelages de chevaux, et le chemin de fer avait vraiment le monopole du transport terrestre, parce qu'il était non seulement meilleur marché, mais aussi dans la plupart des cas, seul disponible. Depuis lors, des réseaux routiers modernes ont été construits et toutes les routes, énormément améliorées. Environ 21,000 milles de bonnes routes sillonnent aujourd'hui les trois provinces des Prairies, sans compter plusieurs milliers de milles de voies municipales et de chemins vicinaux.

Le transport par camion s'est perfectionné et il est devenu beaucoup moins coûteux. Par contre, les frais d'entretien et d'exploitation des lignes de chemin de fer secondaires se sont accrus, surtout parce que le trafic a diminué en variété et en volume avec l'essor du camionnage, de sorte que plusieurs embranchements ne servent plus qu'au transport des céréales. Construites quand le pays était jeune, plusieurs de ces lignes ont perdu leur utilité depuis que l'usage du camion et de l'automobile s'est universellement répandu.

L'utilisation croissante du camion sur les fermes des trois provinces des Prairies est clairement illustrée par les chiffres récemment publiés par le Bureau fédéral de la statistique. D'après le recensement de 1961, le nombre de camions en usage sur les fermes des Prairies a augmenté, dans les seules dix dernières années, d'environ deux tiers, soit de 64 p. 100. Au cours de la

même période, de 1951 à 1961, l'augmentation du nombre d'automobiles n'a été que de 8 p. 100. Le nombre de moissonneuses-batteuses s'est accru de 61 p. 100 et celui des tracteurs, de 23 p. 100, et ces véhicules ont certainement permis une augmentation de la production.

Plusieurs des silos ruraux sont devenus trop petits pour que leur exploitation soit économique et aussi pour que le transbordement aux chemins de fer soit économique.

Actuellement, sur une ligne secondaire à faible trafic—c'est-à-dire une ligne qui ne transporte à peu près que du blé et où le volume total est d'environ 1,000 wagons par an pour une ligne de 60 à 70 milles—il peut en coûter au chemin de fer de dix à quinze cents et même plus par tonne-mille pour transporter le blé jusqu'à la ligne principale, alors que par camion le même transport ne coûterait que de quatre à huit cents par tonne-mille, soit la moitié du prix. A cause de la plus grande liberté de mouvement du camion, la plupart des cultivateurs peuvent aujourd'hui livrer autant de blé à un silo en une journée qu'ils n'en livraient en une semaine par traction animale, et très souvent ils transportent volontiers beaucoup plus loin leurs récoltes.

Pour diminuer les frais de manutention des céréales et améliorer d'autant le rendement, il faut considérer les trois principaux facteurs qui déterminent ces frais. Il y a d'abord les frais encourus par chaque cultivateur pour transporter sa récolte au silo rural, qui varient selon la distance. Si le chemin de fer pouvait mettre sur pied un système auxiliaire de camionnage entre la ferme et les silos de lignes principales, ces frais seraient uniformisés et on réaliserait une économie sur l'ensemble des frais communs de manutention. Le deuxième facteur a trait aux économies qui découleraient d'un système de silos plus éloignés l'un de l'autre mais de plus grande capacité. La Commission royale d'enquête sur les transports, connue sous le nom de «Commission MacPherson» en l'honneur de son distingué président, a signalé que les frais d'exploitation par boisseau diminuent de façon appréciable à mesure que les dimensions des silos augmentent, assurant ainsi la meilleure utilisation possible de l'espace d'entreposage. Enfin, des économies peuvent être réalisées par les chemins de fer, dont le rôle traditionnel a été de servir le cultivateur, le propriétaire de silos et la Commission du blé en assurant le transport de quantités de blé restreintes des silos ruraux dispersés aux terminus. Ce transport sur des lignes secondaires à faible trafic est évidemment très coûteux; ainsi un système de gros silos le long des grandes lignes permettrait au chemin de fer de traîner plus de wagons à la fois et de réduire les frais de transport et de transbordement. Et tout cela doit être considéré à la lumière du fait qu'un Ouest nouveau est né—aussi différent de l'Ouest qu'autrefois que l'est le nouveau CN de ses prédécesseurs de la même époque.

La nature même de l'économie de l'Ouest canadien s'est radicalement transformée. Au Manitoba, l'industrie manufacturière et la construction ont toutes deux triplé après la dernière guerre et, à la fin des années cinquante, elles constituaient environ les deux tiers de la valeur totale de la production matérielle. La polyculture et l'industrie de transformation ont connu un essor formidable. Les diverses phases de l'industrie de l'élevage sont devenues une partie importante de l'activité agricole dans l'Ouest, et le cheptel augmente chaque année en même temps que s'en améliore la qualité. Ici au Manitoba, la mise en conserve des viandes est devenue votre plus importante industrie à produit unique, alors que l'ensemble des industries manufacturières représente près de 45 p. 100 de la valeur nette de la production. En Alberta, l'industrie pétrolière a pris le premier rang depuis la découverte de Leduc en 1947. L'exploration et la production minières se développent chaque année dans le nord des trois provinces des Prairies. Même en Saskatchewan, où la production de blé demeure l'occupation principale de près de 80 p. 100 des

agriculteurs, la production de minéraux non métalliques, comme la potasse et le sulfate de soude, progresse constamment. Des gisements de pétrole et de gaz naturel ont récemment été découverts et mis en exploitation dans le sud de la Saskatchewan, où la capacité des raffineries de pétrole a plus que triplé depuis la dernière guerre. Les vastes travaux d'irrigation et d'aménagement hydro-électrique sur la rivière Saskatchewan-Sud réduiront le pix de l'électicité et fourniront ainsi le moyen d'activer l'industrie de cette province.

Pour ne pas perdre de vue l'Ouest nouveau, il est essentiel que le réseau ferroviaire du pays corresponde aux transformations sociales et économiques des dernières années et que néanmoins les frais de transport soient maintenus à un minimum. Au Canada, les frais de transport demeurent un élément important du prix de revient de nos produits d'exportation qui, comme vous le savez, font l'objet d'une concurrence nouvelle et intense quant au prix, à la qualité, à la variété et même aux techniques de vente. Tout en soulignant plusieurs des transformations qui ont profondément modifié l'économie des Prairies depuis quelques années, je ne sous-estime aucunement l'importance de la production agricole de l'Ouest pour notre commerce d'exportation, car elle contribue puissamment à maintenir le Canada au cinquième rang des pays exportateurs.

En élaborant un plan d'action en vue d'accroître l'efficacité et de réduire les frais de notre système de manutention des céréales, il est indispensable que chacun de nous envisage celui-ci dans son ensemble plutôt qu'un seul aspect à la fois. Si chacune des parties en cause—producteurs, propriétaires de silos, chemins de fer ou gouvernements—n'avait en vue que la diminution de ses frais et l'amélioration de ses méthodes, le résultat ne serait pas nécessairement dans l'intérêt général. Il me semble que l'objectif de tous les intéressés devrait être un programme qui puisse bénéficier à tout le pays—surtout à cette période critique de notre histoire économique où la concurrence est de plus en plus vive—plutôt que de servir les fins immédiates de chaque partie. La meilleure solution du problème consisterait donc en un programme coordonné sur lequel toutes les parties seraient disposées à s'entendre.

Pour parler le langage des analystes en méthodes d'exploitation, ce qu'il faut, c'est une «étude de méthodes» pour trouver la meilleure façon d'adapter la méthode de récolte et de manutention des céréales aux changements technologiques actuels et prévus, à partir des installations existantes et qui nous sont familières mais qui sont caduques. Cette façon d'aborder le problème est essentielle, car il serait tout naturel et très humain que chaque partie en cause cherche à réaliser des conditions optima à l'égard *seulement* des frais et des méthodes qui l'intéressent directement—ou ce que les mathématiciens et les scientistes de l'administration appelleraient la «sous-optimisation».

Pour illustrer le sens de ce mot terrifiant, il convient d'exposer ici le cas de l'une des parties du système collectif—le National-Canadien, par exemple—qui réduirait ses frais d'exploitation sans se soucier des répercussions de cette politique sur les autres. Il est certain que sans un plan d'ensemble, sans un objectif commun visant à l'intérêt national, le National-Canadien, comme toute autre entreprise, ne peut que s'efforcer de réduire ses propres frais et d'accroître son rendement, même si l'action qu'il entreprend seul peut entraîner une augmentation de frais pour certains agriculteurs ou exploitants de silos. Ce qui pis est, c'est qu'en agissant isolément et égoïstement, on pourrait bien se priver de l'avantage qu'il y a à utiliser toutes et chacune des méthodes disponibles de récolte, de transport et d'entreposage des céréales et des économies qui pourraient découler d'une action concertée.

Le retard à adopter une meilleure méthode ne provient pas tant d'une résistance au changement que de l'absence d'un cadre que devraient fournir les nombreuses agences qui ont toujours été associées à la récolte et à la vente des céréales, et—comme je l'ai déjà dit—du manque d'entente au sujet d'un plan d'ensemble. La conception d'un plan directeur ne semble relever d'*aucune* autorité ou agence en particulier et, comme c'est presque toujours le cas dans les affaires humaines, l'affaire de tout le monde n'est l'affaire de personne!

A titre d'exemple, permettez-moi d'insister sur quelques-uns des problèmes qui se présentent à l'industrie ferroviaire et dont il faut tenir compte dans tout projet d'ensemble. Il y a le fait que les contingentements de livraison des céréales varient avec l'espace disponible dans les silos ruraux, qui varie lui-même avec l'espace libre aux terminus, soit à la tête des Grands Lacs, sur la côte du Pacifique et à Churchill, et selon la demande étrangère. La capacité insuffisante des élévateurs ruraux dans une région donnée crée une situation qui, en vertu des lois actuelles, oblige la Commission du blé à fixer des contingentements afin de répartir aussi équitablement que possible entre les producteurs de cette région les chances de vendre leurs céréales. En conséquence, le transport ferroviaire est presque toujours coûteux. Les difficultés des chemins de fer viennent de la nécessité où se trouve la Commission du blé de créer de l'espace d'entreposage dans le plus grand nombre possible de silos ruraux à la fois, puis de n'expédier de ces silos que les quantités et les qualités requises afin d'assurer des parts égales du marché aux producteurs que desservent les silos en question. Il s'ensuit des frais d'expédition élevés par wagon. En vertu du système actuel, il est en outre impossible de prévoir les expéditions maxima, de sorte que les chemins de fer sont exposés à immobiliser des sommes considérables dans un matériel roulant inemployé.

Il y a quelques années, les mouvements ferroviaires étaient basés sur les mois de récolte, alors que les plus fortes expéditions de céréales se faisaient au cours des mois d'août, septembre et octobre, et que le chemin de fer devait manœuvrer son matériel roulant en conséquence. Le problème consistait alors à fournir le matériel nécessaire durant cette forte concentration de trafic. Une étude de la période de 1951 à 1959, où les récoltes furent abondantes grâce à un temps favorable et à des méthodes améliorées de culture, révèle qu'en dépit de la demande généralement forte des marchés mondiaux, la production a sensiblement dépassé cette demande et produit d'énormes surplus. Il a donc été impossible de prévoir le nombre de wagons dont on aurait besoin. Au cours de cette période de huit ans, la demande de transport a suivi une courbe très capricieuse. Elle n'a qu'une fois atteint son sommet en octobre; trois fois la pointe s'est produite en juillet, deux fois en mai, une fois en juin et une fois en décembre. Ce sont là des questions d'exploitation courante et de prix de revient, qui vont de pair avec la nécessité pour tous les chemins de fer intéressés à mettre fin aux services non rentables d'établir un programme de coordination.

Outre les problèmes de l'exploitation du chemin de fer, il y a celui des capitaux engloutis dans les silos ruraux. Je me rends compte qu'il y a là un problème extrêmement grave posé par le système des silos, tant pour les Pools et les United Grain Growers que pour les entreprises d'entreposage privées et publiques. Le rapport MacPherson, dans un appendice du second volume, contient une série de suggestions à ce sujet, recommandant entre autres le recours à des dégrèvements et à des allocations de coût en capital afin d'amoindrir les pertes subies par les propriétaires de silos lors d'abandons de lignes.

En résumé, il me semble évident que, pourvu qu'elles soient coordonnées dans l'intérêt national, la technologie et les méthodes perfectionnées déjà utilisables amélioreraient sensiblement et à tous points de vue l'efficacité de nos

installations traditionnelles pour la manutention des céréales. De plus, la recherche portant sur les techniques nouvelles et les innovations a besoin d'être commanditée si l'on veut tirer plainement parti de tous les changements prévisibles en arrêtant la ligne de conduite la plus sensée. La situation dans son ensemble est complexe et montre bien le genre de problème auquel on devrait s'attaquer en procédant à une analyse des méthodes comme je l'ai suggéré.

Or, il faut bien admettre que, même si la technologie a accompli ou est sur le point d'accomplir des progrès et s'il existe des méthodes perfectionnées parfaitement applicables, la responsabilité se trouve divisée au point que des mesures sont requises sous forme de législation, accommodements financiers, renonciation volontaire à des droits acquis et de maintes autres considérations pratiques. Il me semble que sous notre régime démocratique ces affaires ne sauraient se régler que par un accord librement consenti entre les divers intérêts en jeu et particulièrement entre les agences et organismes qui s'occupent directement de la récolte et de la mise sur le marché de notre blé—qui demeure l'un des principaux produits d'exportation du Canada. Il est facile de reculer devant les problèmes épineux que pose notre blé, de s'en tenir au statu quo, et de recourir aux subsides et autres moyens de soutien. Mais je prédis que si nous choisissons cette porte de sortie, nous en subirons les conséquences tôt ou tard et le règlement de comptes sera plus coûteux et plus difficile. Comme première mesure, il y aurait lieu d'essayer de dresser un plan directeur comportant un exposé objectif des faits et des remèdes requis. Même s'il ne pouvait être appliqué du jour au lendemain, ce plan devrait nettement indiquer la voie menant à un objectif convenu. Plus on retarde la mise au point d'un plan réaliste, plus on risque que chacune des parties soit contrainte d'agir dans ses propres intérêts et, comme je l'ai déjà dit, qu'elle tombe dans le piège de la «sous-optimisation» et qu'ainsi elle ne serve pas les véritables intérêts de la nation.

L'expérience m'a enseigné que les droits acquis sont jalousement gardés et que, lorsque des conflits de juridiction viennent compliquer la situation, on a tendance à employer des moyens extrêmes pour conserver ses positions. Mais si on doit servir l'intérêt public au sens large pour le plus grand bien de tout le Canada, chaque patrie du complexe que j'ai décrit devra faire quelque concession ou compromis pour permettre d'abord l'élaboration, puis l'exécution d'un plan qui puisse nous procurer un réseau moderne et efficace. En exposant le besoin d'une action concertée, j'espère avoir personnellement contribué en quelque sorte à la réalisation de cette fin.

APPENDICE B

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Projet d'abandon de ligne—Exemple d'une subdivision
Région des Prairies

A partir de Fictitious (point milliaire 0.0) à Invention (point milliaire 60.0)
Distance—60.0 milles

1. GÉNÉRALITÉS

a) La ligne qui s'étend de Fictitious à Invention (Saskatchewan) a été établie au mois de mars 1903 par la *Western Extension Railway Company* sous le régime de la Loi n° 3, Ed. VII, chapitre 67 de la province de la Saskatchewan. En vertu de la Loi n° 4, Ed. IX, chapitre 5 du Dominion du Canada, qui a été adoptée le 25 juin 1963, la *Western Extension Railway Company* a passé un contrat le 28 septembre 1903 en vue de se fusionner avec la *Canadian Northern Railway Company*. La fusion a été confirmée par un décret du Conseil promulgué le 12 octobre 1903 et mis en vigueur le 23 octobre 1903.

En 1923, la *Canadian Northern Railway Company* devenait une partie du National-Canadien.

b) La ligne dessert sept localités: Ponteix, Dollard-Est, Eston, Kerrobert, Wilkie, Luseland et Invention. Les localités de Ponteix et de Dollard-Est comptent une population d'environ 600 âmes chacune tandis que les cinq autres comptent, en moyenne, 150 habitants chacune. La population rurale s'occupe de la production de céréales. Il n'existe aucune industrie sur le parcours du chemin de fer.

c) Le territoire est sillonné par un certain nombre de bonnes routes utilisables par tous les temps et qui relient les principales villes et villages. La route en gravier n° 52 s'étend parallèlement à la ligne de chemins de fer sur toute sa longueur, à une distance moyenne de 6 milles.

2. ÉTAT DE LA VOIE FERRÉE

Comme on a maintenu les dépenses d'entretien au minimum, la ligne d'embranchement en question est dans un piètre état. Le rail est d'un poids léger, soit de 80 à 85 livres la verge. Trente pour cent des traverses sont traitées et en bon état mais les autres, qui ne sont pas traitées et datent de 15 ans, sont en très mauvais état. La voie ferrée est depuis longtemps embarrassée et le gravier de carrière qui avait servi de ballast pour la voie dans toute sa longueur a maintenant pratiquement disparu. La pièce V donne une étude plus détaillée de l'état de cette ligne.

3. SERVICE DES TRAINS

Les trains mixtes n°s 583 et 584 font le parcours hebdomadaire suivant: le mercredi, de Kipling en passant par Fictitious jusqu'à Invention et le jeudi, le même parcours en sens inverse. Au cours de l'année, des trains supplémentaires ont fait le parcours circulaire 15 fois.

Après l'abandon de cette ligne, la ligne Winnipeg-Regina du N.-C. comprendra 5 autres points d'expédition comme l'indique la pièce VII. Deux trains de marchandises assurent un service quotidien dans les deux sens.

4. SERVICE ROUTIER

Les localités sont bien desservies par des entreprises de camionnage ainsi qu'il suit:

Station	Camionneur	Permis
Ponteix	John White	GF-STL
	T. C. Jones	GF-LS-STL
Dollard-Est	John White	GF-STL
	T. C. Jones	GF-LS-STL
Eston	T. C. Jones	GF-LS-STL
Kerrobert	T. C. Jones	GF-LS-STL
Wilkie	John White	GF-STL
Luseland	John White	GF-STL
Invention	T. C. Jones	GF-LS-STL

GF—Marchandise en général
STL—Charge, parcours simple
LS—Bétail

Il n'existe aucun service d'autobus dans la région. Les cultivateurs disposent, en moyenne, d'une camionnette d'une demi-tonne, d'un camion à bascule de deux tonnes pour leurs livraisons de grains et d'une voiture privée.

5. TRAFIC

Les trains à l'arrivée comprenaient 45 wagons de charbon, 60 wagons de produits du pétrole, 7 wagons de produits forestiers, 5 wagons de machinerie, 2 wagons d'engrais et 1 wagon de ciment tandis que les trains au départ, comptaient 600 wagons de céréales. Le service express, le service des trains de détail, et le service voyageurs expliquent seulement 1/16 des recettes totales et ne devraient donc pas constituer un facteur principal lorsqu'il s'agit d'approuver ou non l'abandon de la ligne.

La pièce I n'indique pas les économies réelles que représenterait l'abandon de la ligne pour la société ferroviaire puisque, même une fois la ligne abandonnée, il restera sûrement un certain trafic. Les économies réelles ne sont pas indiquées car il faudrait faire une étude approfondie et de longue durée pour déterminer les nouvelles tendances d'expédition, le volume de trafic qui reste, les recettes et les dépenses.

6. CONSÉQUENCES POUR LES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

L'abandon de l'embranchement en question comporte le déplacement de 8 employés préposés à l'entretien de la voie. Le déplacement se fera par ordre d'ancienneté. Bien que la société de chemins de fer envisage l'abandon de plusieurs voies ferrées à travers le pays, il ne se fera aucun grand déplacement d'employés étant donné que l'on suivra une politique de compression méthodique en vue d'échelonner l'abandon de lignes sur une période de plusieurs années.

7. DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS PRÉVUES

Pour maintenir la ligne en service indéfiniment, il faudra faire des dépenses en immobilisations se chiffrant par $450,000. Il faut un nouveau chevalet au point milliaire 31.2 ($30,000), 7.5 p. 100 des traverses devront être déplacées ($300,000), et il faudra renouveler le ballast sur tout le parcours de la ligne ($120,000). En renonçant à ces dépenses d'immobilisations, la société de chemins de fer pourrait continuer à exploiter cette ligne encore deux ans tout au plus en ayant recours à des mesures temporaires d'entretien.

8. RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

La pièce II donne le trafic des wagons complets par catégorie de marchandises pour les stations situées dans la subdivision en question et les recettes totales du réseau provenant du service marchandises et du service voyageurs

pour l'année. La pièce III indique les mouvements de wagons complets par mois. La pièce IV donne un état du trafic de détail (recettes du réseau du N.-C. et nombre de tonnes). La pièce V donne un état des résultats d'exploitation par rapport au réseau tout entier. Voici un sommaire des pièces en question:

Recettes brutes	$ 153,229
Total des dépenses d'exploitation et des autres dépenses	362,324
Plus-value annuelle à long terme, advenant l'abandon de la ligne	209,095
Valeur capitalisée de la plus-value annuelle au taux de 6.21%	$3,367,069

PIÈCE I

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

A TITRE D'EXEMPLE, PROJET D'ABANDON DE LA SUBDIVISION ALLANT DE FICTITIOUS (P.M. 0.0) À INVENTION (P.M. 60.0)

Année 1960

État nº 1

SOMMAIRE DES RECETTES ET DÉPENSES

RECETTES			
Marchandises-wagons complets	$ 142,429		
Marchandises-trafic de détail (lots brisés)	2,600		
Messageries	5,200		
Voyageurs	3,000		
Communications			
Divers			
Total des recettes		$ 153,229	
DÉPENSES DU RÉSEAU (qui varient selon le trafic)		$ 173,015	
MONTANT DES RECETTES APPLICABLE AUX FRAIS DE LA LIGNE			$ 19,786 (*d*)
FRAIS FIXES DE LA LIGNE			
Moyenne des frais annuels d'entretien	$ 90,316		
Moyenne annuelle d'amortissement	35,160		
Total—Voies et installations		$ 125,476	
Frais de la station		10,494	
Impôts		6,000	
Total des frais fixes de la ligne			$ 141,970
PERTE D'EXPLOITATION ANNUELLE			$ 161,756
VALEUR ANNUELLE BRUTE DE RÉCUPÉRATION			
Valeur brute de récupération		$ 224,600	
Économies annuelles:			
(6.21% de la valeur brute de récupération)			$ 13,948
PLUS-VALUE ANNUELLE			$ 175,704
ÉCONOMIES DE CAPITAUX À LONG TERME			
Frais brut de remplacement	$ 1,300,000		
Moins la valeur brute de récupération	224,600		
Frais nets de remplacement		$ 1,075,400	
Économies annuelles:			
(6.21% de la moyenne des frais nets de remplacement)			$ 33,391
PLUS-VALUE ANNUELLE À LONG TERME			$ 209,095

(*d*) Déficit

PIÈCE II

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

A TITRE D'EXEMPLE, PROJET D'ABANDON DE LA SUBDIVISION ALLANT DE FICTITIOUS (P.M. 0.0) À INVENTION (P.M. 60.0)

Année 1960
État nº 1

RECETTES D'EXPLOITATION, NOMBRE DE TONNES ET TRAFIC DES WAGONS COMPLETS PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES

Stations	Recettes du réseau du N.-C.					Trafic des wagons complets				
	Voyageurs	Marchandises	Messageries	Divers	TOTAL	Marchandises	Nombre de wagons		Nombre de tonnes	
							Arrivée	Départ	Arrivée	Départ
	$	$	$	$	$					
Ponteix	900	142,429	2,700	—	146,029	Charbon	45	—		
						Pétrole	60	—		
						Produits forestiers	7	—		
						Machineries	5	—		
						Engrais	2	—		
						Ciment	1	—		
						Céréales	—	600		
							—	—	—	—
Invention	600	2,600	2,500	—	5,700		120	600	3,521	32,400
TOTAL	1,500	145,029	5,200	—	151,729		120	600	3,521	32,400
Destination non établie										
Courrier										
Loyers										
Voyageurs locaux	1,500				1,500					
TOTAL GLOBAL	3,000	145,029	5,200		153,229		120	600	3,521	32,400
Moins double emploi										
TOTAL POUR LE RÉSEAU	3,000	145,029	5,200		153,229		120	600	3,521	32,400

PIÈCE III

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROJETÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (MP 0.0) À INVENTION (MP 60.0)

Année 1960

État nº 1

MOUVEMENTS EN CHARGE DE WAGONS PAR MOIS

Gares		Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Ponteix	Arrivée	11	9	10	9	10	9	11	11	9	11	9	11	120
	Départ	—	—	—	—	—	—	—	102	120	120	120	120	600
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
	Arrivée													
	Départ													
Total	Arrivée													
	Départ													
TOTAL GLOBAL	Arrivée	11	9	10	9	10	9	11	11	9	11	9	11	120
	Départ	—	—	—	—	—	—	—	120	120	120	120	120	600
Moins double-emploi	Arrivée													
	Départ													
TOTAL DU SYSTÈME	Arrivée	11	9	10	9	10	9	11	11	9	11	9	11	120
	Départ	—	—	—	—	—	—	—	120	120	120	120	120	600

PIÈCE IV

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROPOSÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (M.P. 0.0) À INVENTION (M.P. 60.0)

Année 1960

État nº 1

MOINS TRAFIC EN CHARGES DE WAGON

Nombre de tonnes et Revenu du NC basées sur un échantillon de trois mois pour l'année 1960

Gares	Arrivées		Départs	
	Tonnes	Revenus du système	Tonnes	Revenus du système
		$		$
Invention	50	2,600	—	—
TOTAUX	50	2,600		
REVENU TOTAL		2,600		

PIÈCE V

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROJETÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (M.P. 0.0) À INVENTION (M.P. 60.0)

Année 1960

État nº 1

ANALYSE DES DÉPENSES VARIABLES

Catégorie du coût	Classification uniforme des comptes	Montant
Dépense de wagons de voyageurs	Entretien (317) Nettoyage et fournitures (402) Dépréciation (331)	3,622.45
Service S.D. & P.C.	Wagons-dortoirs, wagon-restaurant et wagons-parloir (403 & 411)	—
Dépenses des wagons-marchandises	Entretien (314) Huilage (402) Dépréciation (331)	31,006.93
Mille de train	Régie des trains (249, 372, 404) Train—Autres dépenses (402) Gares d'approvisionnement en eau et en combustible	8,729.22
Mille d'unité Diesel	Locomotive—Entretien (311A) Locomotive—Dépréciation (331)	15,233.87
Gare de triage	Gare de triage (262 à 281, 302 à 338, 377 à 389)	19,959.78
Mille de tonnes brutes	Entretien des chemins (202, 08, 12, 14, 16 & 18) Dépréciation de la voie (266)	12,454.97
Expédition d'unité diesel	Dépense du garage de locomotive (398, 400) Fournitures de locomotive de train	2,153.47
Dépenses de gare et de distribution de wagons	Régie des trains (249, 372, 404) Dépense de gare (373, 376)	1,312.71
Salaires des équipes	Salaires des équipes (392, 401)	28,189.72
Combustible	Combustible (394)	4,026.85
Portes des grains	Portes des grains (402)	5,971.32
Surintendance	Surintendance (201, 301, 371)	9,883.92
Trafic, généralités et communications	(Trafic, généralités et (247, 351 à 358, 407), et communications (451 à 458)	8,236.39
Coût de l'argent	Coût de l'argent	16,490.61
LCL et grande vitesse—Manutention	LCL et grande vitesse—Manutention (373, 376, 470 à 475)	5,653.38
Services conjoints	Dépenses des services conjoints (278, 461, 465)	—
Service de transbordement	Vaisseaux d'exploitation (323, 408)	—
COÛT VARIABLE TOTAL		173,015.59

REMARQUE:—Les chiffres indiqués entre parenthèses se rapportent au Numéro de compte de la Classification uniforme.

PIÈCE VI

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROJETÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (MP.0.0) À INVENTION (MP 60.0)

Année 1960

État nº 1

STATISTIQUE DES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

Milles de voie ferrée			60.0
	Longueur	État	Âge
Milles de rail			
— 80#	20	piètre	57 ans
— 85#	40	piètre	57 ans
	Nombre	État	Âge
Traverses			
— Traitées	50,000	bon	15 ans
— Non traitées	110,000	piètre	33 ans
		État	Âge
Ballast—Gravier tout venant de carrière		piètre	57 ans
	Nombre	État	Âge
Ponceaux en béton	35	piètre	57 ans
			Nombre
Passages à niveaux			5
	Endroit	État	Âge
Ponts	M 50.6	piètre	57 ans
	M 31.2	piètre	57 ans
		État	Âge
Édifices			
— Ponteix		piètre	57 ans
— Dollard-est		piètre	57 ans
— Eston		piètre	57 ans
— Invention		piètre	57 ans

PIÈCE VII

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROJETÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (MP 0.0) À INVENTION (MP 60.0)

Année 1960

État nº 1

AUTRES POINTS D'EXPÉDITION

Gare sur le réseau	Revenu	Wagonnées	Tonnes	Autres gares	Chemin de fer	Milles de gare sur la ligne
Ponteix	142,429	720	35,921	Uibank	NC	14
				Odessa	NC	12
				Kendal	NC	10
				Montmartre	NC	13
				Glenaven	NC	15
Dollard-est	—	—	—			
Eston	—	—	—			
Kerrobert	—	—	—			
Wilkie	—	—	—			
Luseland	—	—	—			
Invention	2,600	—	50			

PIÈCE VIII

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROJETÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (M.P. 0.) À INVENTION (M.P. 60.0)

Année 1960

État nº 1

PERMIS D'EXPLOITATION ET ROUTES DES PRINCIPAUX CAMIONNEURS

Camionneurs	Permis	Route
John White	GF-STL	Ponteix Dollard-est-Wilkie-Luseland
T. C. Jones	GF-LS-STL	Ponteix Dollard-est-Eston-Kerrobert-Invention

GF—Trafic marchandise en général

LS—Bestiaux

STL—Charge de voyage simple

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PIÈCE IX

ZONE DE LA SASKATCHEWAN—RÉGION DES PRAIRIES

ABANDON PROJETÉ DE L'EXEMPLE DE SUBDIVISION DE FICTITIOUS (MP. 0.0) À INVENTION (MP. 60.0)

Année 1960

État n° 1

AUTRES ENDROITS DES ÉLÉVATEURS

Gare sur la ligne	Compagnie d'élévateur	Capacité d'entreposage de l'élévateur	Moyenne de 10 ans, de l'expédition annuelle	Autres gares	Chemin de fer	Milles de la gare sur la ligne	Compagnie d'élévateur	Capacité d'entreposage de l'élévateur
		boiss.	boiss.					boiss.
Ponteix.....	Syndicat du blé de la Sask.....	85,000	425,000	KENDAL	NC	10	Natl. Grain	77,000

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 16 juin 1964.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons maintenant le quorum. C'est la première réunion régulière du comité permanent des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Je voudrais pour commencer soumettre une motion pour fixer le nombre d'exemplaires de nos procès-verbaux et témoignages à imprimer en français et en anglais. L'an dernier on imprimait pour ce comité 750 exemplaires en anglais et 300 en français. Je voudrais avoir vos commentaires ou une motion concernant l'impression des témoignages.

M. RHÉAUME: Cela couvrirait aussi bien le rapport d'Air-Canada, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GRÉGOIRE: Est-ce qu'il y avait assez de copies l'an passé?

Le PRÉSIDENT: Il y avait assez de copies l'an passé, monsieur Grégoire, quoique je devrais ajouter que, pour le comité spécial, nous avions 850 copies en anglais et 400 copies en français.

On avait 850 copies en anglais et 400 copies en français pour le comité spécial des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. GRÉGOIRE: Était-ce suffisant?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'était suffisant. Puis-je avoir une motion?

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Je propose la motion, monsieur le président.

M. GRÉGOIRE: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Une motion a été proposée et elle a été appuyée que l'on imprime 850 exemplaires en anglais et 400 en français des procès-verbaux et témoignages.

M. GRÉGOIRE: Comme pour le comité spécial, est-ce qu'il y en a de l'extérieur qui en veulent dans ce temps-là?

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi mais j'aurais dû dire 850, je le regrette; et 400 en français. Êtes-vous d'accord?

La motion est approuvée.

M. GRÉGOIRE: Sur une question de privilège, je sais que la Chambre a autorisé ce comité à se réunir pendant qu'elle siège, mais je voudrais faire remarquer qu'aujourd'hui et demain une discussion spéciale concernant la question du drapeau aura lieu à la Chambre et je pense que tous les membres voudraient y assister. Je pense qu'il y a au moins 50 membres de ce comité qui voudraient être à la Chambre lors de la discussion concernant le drapeau, et particulièrement cet après-midi et ce soir, lorsque les leaders du parti Néo-démocratique et du Ralliement des Créditistes prendront la parole.

M. HORNER (*Acadia*): Et le Crédit social?

M. GRÉGOIRE: Peut-être aussi le Crédit social. On prendra le vote sur l'amendement du parti Conservateur. Je ne sais pas si vous êtes tous d'accord de ne pas nous réunir aujourd'hui pendant que la Chambre siège. Je pense qu'on devrait considérer cela sérieusement et l'approuver.

Le PRÉSIDENT: Avant que quelqu'un d'autre ne parle, je suis sûr qu'on vous a fait remarquer que pour pouvoir examiner le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada et celui des Lignes aériennes Trans-Canada ou Air-Canada,

nous aurons à convoquer un nombre considérable de hauts fonctionnaires, et qu'il est préférable que le travail soit complété en un certain nombre de jours consécutifs. Je dois prendre en considération le fait que chaque membre du sous-comité directeur savait depuis la semaine passée que la discussion concernant le drapeau aurait lieu cette semaine. J'espérais que nous ayons au moins deux réunions par jour—ou même trois si possible—tout en les raccourcissant. Mais je laisse évidemment au comité le soin de décider.

M. RHÉAUME: Quelque immortels que soient les discours prononcés au sujet du drapeau, on pourra certainement les lire par la suite de façon à les avoir incrustés ineffaçablement dans la mémoire. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire aux membres du comité d'être présents. Je pense que le comité serait fort désireux de se réunir aussi souvent que possible pour pouvoir examiner les rapports le plus en détail que possible.

M. PASCOE: Je suis d'accord. Les témoins sont des personnes très occupées et je pense que nous devrions faire un effort spécial pour travailler continuellement pendant qu'ils sont là.

Le PRÉSIDENT: Continuons donc du moment qu'il n'y a pas de motion.

M. GRÉGOIRE: Je soumettrai ma motion à la Chambre cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Grégoire. Je demanderais donc à notre secrétaire de lire l'ordre de renvoi.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Le MERCREDI 10 juin 1964

Il EST ORDONNÉ—Que les rapports annuels pour 1963 des Chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des Titres des Chemins de fer Nationaux du Canada et le rapport des vérificateurs au Parlement pour 1963 au sujet des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui ont été déposés le 7 avril 1964, que le budget de 1964 des Chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 30 mars 1964, le rapport annuel d'Air Canada pour 1963, le rapport des vérificateurs au Parlement pour 1963 au sujet d'Air Canada, qui ont été déposés le 6 mars 1964, et le budget de 1964 d'Air Canada, déposé le 28 février 1964, soient déférés au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Attesté.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, votre sous-comité directeur s'est réuni, en conséquence, la semaine passée et il a été décidé de commencer aujourd'hui avec le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons ici présent ce matin le président des Chemins de fer Nationaux du Canada qui nous est bien connu, M. Donald Gordon, aussi bien que des membres de la direction du chemin de fer. Je leur souhaite, en votre nom, la bienvenue à notre comité ce matin, et sans plus je demanderais à M. Gordon de présenter ses membres de la direction.

M. DONALD GORDON (*Président des Chemins de fer Nationaux du Canada*): Merci, monsieur le président. Conformément à la tradition, je voudrais vous présenter M. Ralph Vaughan, secrétaire de la société qui est le premier à ma droite; à côté de lui, M. John Toole qui est vice-président pour la comptabilité et les finances. Son titre se passe d'explication. Puis M. J. W. Demcoe, qui est vice-président pour le transport et l'entretien. Il sera disponible pour traiter plus spécifiquement les questions d'opérations.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, votre sous-comité directeur a décidé de procéder comme d'habitude, de demander à M. Gordon de lire son rapport en

entier, et puis de procéder à l'interrogatoire article par article. Monsieur Gordon, vous avez la parole.

M. GORDON: Monsieur le président, le rapport est adressé à l'honorable ministre des Transports, Ottawa, Canada, et est ainsi conçu:

APERÇU FINANCIER

Vue d'ensemble

Une accélération de l'activité économique a créé d'énormes demandes de transports au Canada en 1963. Cette activité économique a permis au National-Canadien de poursuivre résolument l'effort commercial déjà entrepris, tout en répondant à des demandes exceptionnellement élevées de services. Comme résultat d'ensemble, le trafic commercial de 1963 exprimé en tonnes-milles est le second en importance jamais enregistré, et les ventes brutes de tous les services marquent une augmentation de $27.9 millions qui les porte au chiffre sans précédent de $800.00 millions. Le tableau établit la comparaison entre les ventes brutes de 1963 et celles de 1962:

	1963	1962	Augmentation
	Millions		
Exploitation ferroviaire	$ 725.2	$ 701.6	$ 23.6
Télécommunications (services commerciaux)	37.2	36.7	0.5
	762.4	738.3	24.1
Hôtels (à l'exclusion du Reine Élisabeth et de l'Hôtel Vancouver)	12.6	12.2	0.4
Compagnies de camionnage exploitées séparément	25.0	21.6	3.4
Total des ventes	$ 800.0	$ 772.1	$ 27.9

Les recettes de l'exploitation ferroviaire, en augmentation de $23.6 millions ou 3.4 p. 100, s'élèvent à $725.2 millions; les dépenses d'exploitation, en hausse de $12.8 millions ou 1.8 p. 100, s'établissent à $720.2 millions. L'exploitation ferroviaire a donc produit des recettes nettes de $5.0 millions, une amélioration de $10.8 millions sur l'exercice précédent, qui s'était soldé par un déficit de $5.8 millions. Les recettes nettes des hôtels, télécommunications et compagnies de camionnage exploitées séparément et les revenus d'autres provenances totalisent $16.2 millions et le résultat global se traduit par un excédent de $21.2 millions. S'il est inférieur de $43.0 millions à la somme exigée par le service de la dette, cet excédent représente néanmoins une amélioration de $5.9 millions sur celui de 1962 et dépasse les prévisions budgétaires de $5.3 millions.

Recettes de l'exploitation ferroviaire

Les recettes marchandises s'élèvent à $573.5 millions, soit une augmentation de $25.7 millions ou 4.7 p. 100. Cette amélioration se justifie dans une large mesure par les nouveaux mouvements de potasse, les exportations massives de céréales et les expéditions accrues d'automobiles et pièces. Les transports de potasse constituent une nouvelle source de revenu pour le N.-C., et leur accroissement en 1963 tient au fait que la mine de Yarbo (Saskatchewan) a terminé sa première année complète d'exploitation. Le trafic commercial est en hausse de 12.9 p. 100 et atteint 40.2 milliards de tonnes-milles, mais le produit moyen de la tonne-mille a fléchi de 7.5 p. 100.

Les recettes marchandises comprennent le versement de $10.1 millions prévu par la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises qui

atténue, à l'égard de certains tarifs, l'effet du relèvement autorisé en 1958 par la Commission des transports du Canada. Ces subventions ont augmenté de $0.6 million, en raison surtout de mouvements accrus des objets visés. Pour la même raison, une augmentation de $1.1 million est enregistrée par la subvention dite du «pont-rail Est-Ouest» qui réduit certains taux de transport entre l'est et l'ouest du Canada. De même, on notera une augmentation de $0.4 million dans les subventions relatives à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui réduit les taux du trafic intérieur et extérieur de ces provinces. Les versements provisoires proposés par la Commission royale d'enquête sur les transports ont baissé de $1.1 million par rapport à ceux de 1962, où figuraient certains ajustements relatifs à 1961. Le tableau suivant compare les subventions versées en 1962 et en 1963:

	1963	1962	Augmentation ou (diminution)
	Millions		
Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises	$ 10.1	$ 9.5	$ 0.6
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	11.3	10.9	0.4
Subvention du pont-rail Est-Ouest	4.3	3.2	1.1
Total compris dans les recettes marchandises	25.7	23.6	2.1
Subvention provisoire	29.1	30.2	(1.1)
Services de navires de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Édouard	16.8	16.6	0.2
Total	$ 71.6	$ 70.4	$ 1.2

Dépenses de l'exploitation ferroviaire

L'exercice a été marqué par un accroissement des dépenses, où figurent surtout les charges de personnel. Le relèvement des salaires et pensions et les contributions à une caisse de sécurité d'emploi totalisent $12.5 millions. Les charges d'amortissement, impôts et prix des fournitures sont également en hausse. Cet accroissement a toutefois été partiellement compensé grâce à une surveillance étroite des frais généraux et, bien que le tarif marchandises exprimé en tonnes-milles brutes soit en augmentation de 10.3 p. 100, les dépenses de l'exploitation ferroviaire n'ont monté que de $12.8 millions ou 1.8 p. 100.

L'amortissement imputé à l'exploitation du rail s'établit à $87.2 millions, soit $1.2 million de plus qu'en 1962. Il constitue l'essentiel de l'amortissement global, qui se chiffre à $99.0 millions et dont l'augmentation de $3.1 millions est surtout attribuable à l'accroissement des immobilisations amortissables.

Les impôts de 1963, en augmentation de $1.4 million, se chiffrent à $26.6 millions, dont $22.8 millions figurent dans les dépenses d'exploitation ferroviaire. Le total comprend les versements suivants: $5.5 millions à la caisse d'assurance-chômage, $18.5 millions en impôts (municipalités, provinces et certains États) et $2.6 millions à la caisse de retraite ferroviaire des États-Unis. Les taxes comprises dans le prix d'achat de fournitures s'élèvent à $19.3 millions.

Les loyers de matériel et d'installations exploitées en commun se chiffrent à $3.8 millions, l'augmentation de $0.7 million provenant surtout de l'usage accru de wagons loués.

Dette et intérêt

La dette portant intérêt accuse une diminution de $51.1 millions, les dépenses en immobilisations ayant été largement inférieures au produit de

l'exercice, y compris la vente d'actions privilégiées. Les versements d'intérêt s'établissent cependant à $64.2 millions, une augmentation de $1.7 million qui résulte de la consolidation de titres arrivés à échéance.

Immobilisations

Le tableau suivant analyse les dépenses en immobilisations des exercices 1963 et 1962. Il a été pourvu à toutes ces dépenses par autofinancement et par la vente d'actions privilégiées.

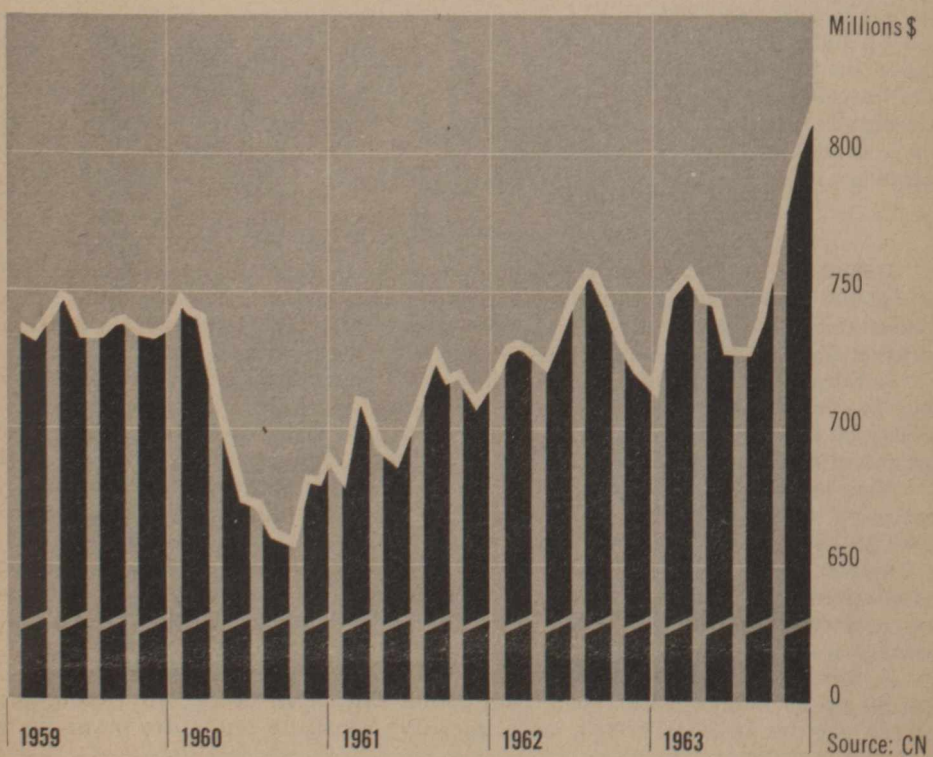
	1963	1962
	millions	
Installations de la voie	$ 66.0	$ 55.3
Grands centres ferroviaires	13.6	10.3
Lignes secondaires	3.8	5.6
Matériel	14.0	28.8
Télécommunications	27.3	11.7
Hôtels	2.3	1.8
Total	$127.0	$113.5

EXPANSION

Recherche

Pour répondre à la demande croissante de recherche technologique visant à l'amélioration des méthodes et du matériel de transport, le N.-C. a entrepris en 1963 la construction d'un laboratoire à Montréal. Ces installations contiguës

Recettes d'exploitation corrigées des variations saisonnières au taux annuel



au triage offrent en outre des services d'inspection et d'essai pour les achats de matériel et de fournitures. L'activité porte sur les domaines les plus variés: mécanique des sols, composition et structure de la voie, élaboration de matériel, lubrification, combustibles, contrôle de la corrosion et opérations en basses températures. D'autre part, des études antérieures ont abouti en 1963 à des résultats impressionnants. Il y a lieu de noter, par exemple, la mise au point d'un wagon muni de dispositifs électroniques d'une grande sensibilité pour constater l'état de la voie au passage de trains dans des conditions normales de vitesse et de charge. Les données recueillies servent à établir les normes relatives aux voies et à mesurer la performance de l'outillage d'entretien. Autre réalisation importante, on a perfectionné une bascule électronique capable de peser les wagons de marchandises roulant à 15 milles à l'heure. Cet appareil, le premier du genre qui réponde aux prescriptions rigides du gouvernement fédéral, est en cours d'installation dans les principaux triages. L'année a vu se réaliser aussi d'importants progrès dans l'amélioration des enduits protecteurs pour le matériel et les installations fixes. Ces enduits à base de nouvelles résines synthétiques présentent les avantages suivants: économie de pose, réduction des frais d'entretien, durée accrue du matériel et des installations.

Lignes secondaires

La construction du Chemin de fer du Grand lac des Esclaves a continué de progresser. Une fois terminée, la ligne aura une longueur de 377 milles entre Roma, près de Grimshaw (Alberta) et Hay River (T. N.-O.), puis un embranchement de 53 milles sera construit jusqu'à Pine Point Mines. A fin 1963, la voie était terminée sur 226 milles et l'on procédait aux travaux de dégagement, aménagement de pentes, construction de ponts et chevalets sur le reste du parcours. On dotait en même temps Roma des installations nécessaires à l'administration et à l'exploitation. La ligne est mise en service par tronçons à mesure que s'effectue la construction, et les mouvements de trafic commercial ont commencé dès 1962.

La ligne de 61 milles qui dessert des mines de zinc et de cuivre dans la région du lac Matagami, dans l'ouest du Québec, a été inaugurée en octobre. Au Nouveau-Brunswick, on a terminé un embranchement de 15 milles reliant Nepisiguit Junction, près de Bathurst, à une mine de zinc, plomb et cuivre. On a également achevé l'embranchement de huit milles depuis Chisel Lake jusqu'aux mines de zinc et de cuivre de Stall Lake, dans le nord du Manitoba.

Immeubles

Dans le cadre de l'action entreprise par le N.-C. pour remettre ses propriétés en valeur, d'importants projets d'aménagements urbains continuent de progresser dans plusieurs villes du Canada. Ces réalisations font appel à la collaboration des autorités municipales et de l'entreprise privée.

A Edmonton (Alberta), une entente a été conclue avec des intérêts privés pour la construction d'un édifice commercial de 26 étages qui abritera la gare. La Région des Montagnes et le Secteur d'Edmonton du Chemin de fer y logeront également leurs bureaux. Les travaux débuteront dès les premiers mois de 1964.

Vers le milieu de 1963, le N.-C. a invité l'entreprise privée à participer à la remise en valeur d'environ 24 acres dans le centre de Saskatoon. Un accord de principe avait déjà été conclu à ce sujet avec les autorités municipales. Pour le Chemin de fer, le projet comporte le déménagement de presque toutes ses installations ferroviaires à Chappell, dans la banlieue sud-ouest de la ville, où l'on construit un nouveau triage, une gare de voyageurs et un terminus de messageries.

A Montréal, on entreprendra en 1964 la construction d'un édifice commercial de 28 étages à l'est de l'hôtel Reine Élisabeth, boulevard Dorchester. Lancée par des intérêts privés, cette initiative constitue une autre étape de la

rénovation des propriétés du National-Canadien dans le voisinage de la gare Centrale. Le N.-C. a également invité l'entreprise privée à se prévaloir des droits aériens au-dessus des voies ferrées, du côté sud de la rue Lagauchetière. Il s'agit d'un vaste secteur et son aménagement sera le dernier des trois grands chantiers mis en œuvre dans cette partie de la ville. La gare Centrale a aussi subi des transformations. On a agrandi le hall pour mettre plus d'espace à la disposition des commerces et des restaurants et mettre sur pied un service d'enregistrement des bagages moderne et rapide.

Expansion industrielle

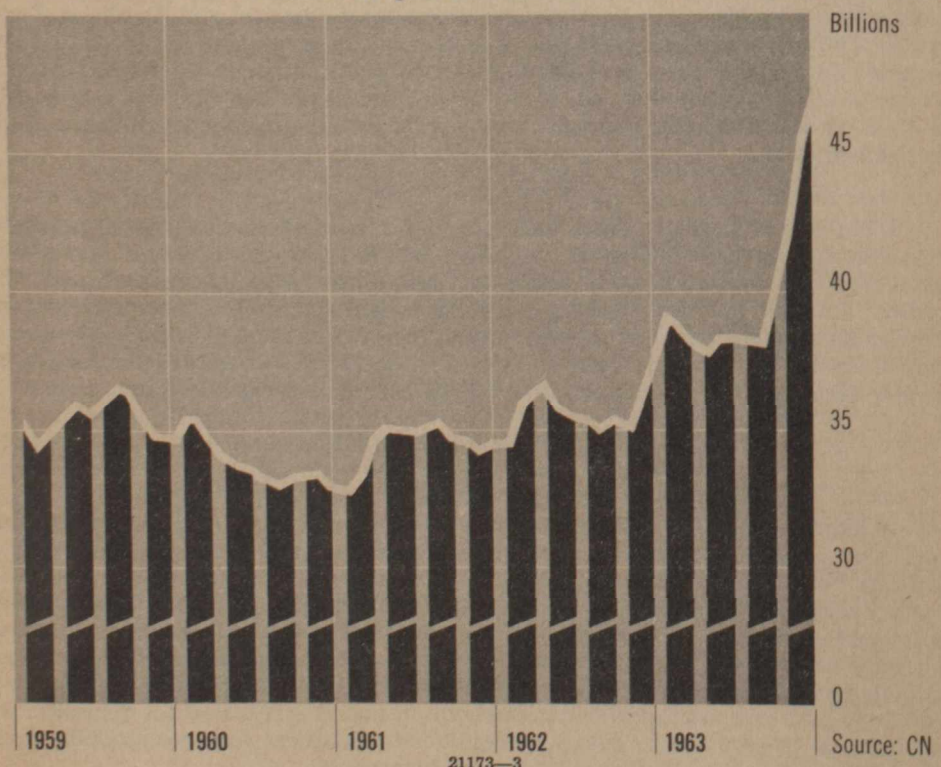
Le National-Canadien a continué de fournir un service complet d'expansion industrielle visant à attirer de nouvelles entreprises minières, industrielles et commerciales dans les diverses régions qu'il dessert. En 1963, un total de 356 exploitations minières, industries manufacturières et entreprises d'entreposage et de distribution se sont établies dans le rayon d'action des services marchandises du N.-C., et 181 industries s'y trouvant déjà ont agrandi leurs établissements. De ces nouvelles installations et expansions, 248 ont demandé des voies de service. Le N.-C. a construit 38 milles de voies privées et d'embranchements industriels en 1963.

EXPLOITATION

Triages

Les travaux de construction ont beaucoup avancé durant l'année au triage de Toronto—triage à commande électronique qui aura 34 milles de voies d'accès et dont l'achèvement est prévu pour 1965. Destiné à absorber le trafic

Tonnes-milles commerciales corrigées des variations saisonnières au taux annuel



marchandises du sud-ouest de l'Ontario, ce triage à buttes aura pour effet d'accélérer la circulation et d'alléger la congestion du centre de la ville. Semblable aux triages déjà en service à Moncton, Montréal et Winnipeg, celui de Toronto fera appel aux plus récentes méthodes de classement semi-automatique. Il sera capable de recevoir, classer et acheminer 6,000 wagons marchandises par jour et aura une capacité de 10,300 wagons.

On a entrepris à Saskatoon l'aménagement d'un triage de type nouveau et d'un atelier pour la réparation des locomotives diesel et des wagons, en exécution d'un programme visant à retirer les installations ferroviaires du centre de la ville. A Terre-Neuve, la réfection des triages de Corner Brook et de Saint-Jean était pratiquement terminée à la fin de 1963.

Voie et signalisation

Poursuivant son programme d'entretien et de renouvellement des voies, le N.-C. a posé plus de 600 milles de rails neufs sur ses lignes principales en 1963. Il a remployé une centaine de milles de rails partiellement usés des lignes à faible trafic et installé plus de 1.4 million de traverses.

Les signaux nécessaires à la Commande Centralisée de la Circulation ont été installés sur environ 500 milles de voies principales. Ces travaux, dont une grande partie s'est effectuée dans les provinces de l'Ouest, ont porté à 3,209 milles la longueur des voies ainsi équipées. La CCC est un système de télécommande et de télécontrôle qui permet d'accélérer le mouvement des trains et augmente la capacité des voies.

Traitement de l'information

Le traitement électronique de l'information relative à tous les mouvements de marchandises et de voyageurs a été mis en œuvre à l'égard des Régions de l'Atlantique, des Montagnes et des Prairies. Les renseignements ainsi recueillis permettent à la Direction d'exercer des contrôles de gestion plus étroits et d'accroître l'efficacité et l'économie des opérations, tout en améliorant la qualité du service. Ce procédé sera probablement étendu aux Régions du Saint-Laurent et des Grands Lacs en 1964. Ce n'est là qu'un exemple des mesures que prend le N.-C. en vue d'adapter ses opérations aux techniques modernes de traitement de l'information.

Étude du travail

L'étude systématique du travail, qui vise à la meilleure utilisation possible des effectifs, du matériel et de l'équipement, entraîne un constant accroissement de la productivité. Qu'il suffise de mentionner, à titre d'exemple, les résultats obtenus par les ateliers de Pointe-Saint-Charles (Montréal) et de Transcona au Manitoba, qui ont récemment adopté des méthodes modernes d'organisation du travail et de contrôle. Cette modernisation a eu des résultats tels qu'elle sera mise en application aux autres ateliers de réparation du N.-C.

SERVICES MARCHANDISES

Ventes

A maints égards, le chiffre d'affaires réalisé par le N.-C. en 1963 peut être considéré comme résultant de l'action entreprise en 1960 pour orienter ses efforts de vente en fonction du marché. Ce programme à long terme, qui comporte l'adaptation des services ferroviaires aux besoins de la clientèle, aidera puissamment le N.-C. à conquérir sa part du marché des transports où la concurrence ne peut que s'intensifier. Le Service des ventes marchandises se penche actuellement sur la position du chemin de fer face à la concurrence, en prévision de la plus grande liberté de tarification qui pourrait résulter des dispositions législatives qu'adoptera le gouvernement fédéral suivant les recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports.

Un Service de recherche pour la clientèle, innovation dans la vente des services de transport, a été mis à la disposition des clients de tout le Réseau. Ceux-ci peuvent faire appel aux équipes techniques du Chemin de fer, qui leur aideront à perfectionner leurs méthodes d'expédition et de manutention, ainsi qu'à résoudre leurs problèmes de distribution.

Services

La productivité des trains de marchandises a touché un sommet en 1963, la moyenne ayant été de 56,600 tonnes-milles brutes par train-heure, soit plus du double de la moyenne de 27,800 enregistrée en 1950. Les trains réguliers du service rapide ont enregistré à eux seuls une moyenne de 83,500 tonnes-milles brutes par train-heure.

Un nouveau service marchandises rapide a été inauguré en octobre entre Toronto et Winnipeg, avec desserte par raccordements de divers points de l'Ouest canadien et de la côte du Pacifique. Dans chacune des trois dernières années, le N.-C. a mis un nouveau train de marchandises en service pour accélérer le trafic entre l'Est et l'Ouest du Canada.

Le transport des wagons par eau, ou «Aquatrain», inauguré en 1962 entre Prince-Rupert (Colombie-Britannique) et Whittier (Alaska) s'est prolongé jusqu'au port de Saxman, sur l'île Ketchikan (Alaska).

L'usage de containers s'est intensifié dans certaines opérations, et l'on a entrepris des études pour leur trouver d'autres utilisations, en particulier dans les Messageries. Les ateliers du Chemin de fer ont construit cent vingt-sept containers tout acier pour répondre aux besoins croissants du trafic entre le continent et Terre-Neuve. Ces containers facilitent et accélèrent le transbordement entre train et navire.

Les services piggyback ont pris de l'expansion en 1963, le tonnage transporté s'étant accru de 5.9 p. 100 et les recettes, de 6.3 p. 100. Le Plan 1 piggyback, qui prévoit le transport des remorques des clients par le Chemin de fer, dessert certains endroits de plus en Ontario et en Colombie-Britannique. A Montréal, on a aménagé un terminus moderne de piggyback sur une partie de l'ancien triage Turcot.

Matériel

La demande croissante de matériel spécialisé a été satisfaite en 1963 par des conversions et des acquisitions. Pour se procurer le supplément de matériel nécessaire au trafic de blé, le N.-C. a utilisé 1,000 wagons-trémies servant normalement au transport du gravier et les a recouverts de contre-plaqué. Il a transformé 100 wagons-tombereaux et 50 wagons couverts pour les affecter au transport de copeaux de bois, et 100 autres wagons-tombereaux pour transporter le bois à pâte. La pose de parois de bout à 130 wagons plats a permis de les utiliser pour le bois à pate et le bois d'œuvre. Cent cinq wagons à minerai ont été adaptés au transport des granules de minerai. On a élargi les portes de 500 wagons couverts standard pour permettre leur chargement et déchargement à l'aide de chariots élévateurs. Enfin, on a entrepris la conversion de 100 wagons frigorifiques pour substituer au refroidissement à la glace un mode de réfrigération mécanique mis au point par le N.-C., puis l'installation de coussins amortisseurs sous le châssis de 100 wagons à papier-journal pour prévenir les avaries de route.

Les commandes de matériel neuf ont porté sur 55 wagons transporteurs à trois étages pour automobiles, 100 wagons-trémies en aluminium avec toiture et 100 wagons plats de 70 tonnes.

Messageries

L'établissement du nouveau service de Messageries, ou coordination rail-route, a continué de progresser en 1963. Résultant de la fusion des services de

colis et de marchandises en lots brisés, ce nouveau service intéresse les trains qui assurent le trafic entre les terminus rail-route et les véhicules chargés de la collecte et des livraisons dans le territoire environnant ces points centraux. L'évolution des Messageries comporte l'application du régime de gares-centres, qui offre aux endroits moins populeux ou éloignés les avantages des communications et services ferroviaires dont jouissent les grandes villes. En 1963, des gares-centres ont fonctionné à titre expérimental dans la Région de l'Atlantique où elles ont été bien accueillies par la clientèle et par les autorités locales. L'expérience se répète actuellement dans la Région des Montagnes. A Montréal, les services de colis et de marchandises en lots brisés ont été fusionnés au terminus Bonaventure, dont les installations modernes sont capables de manutentionner 9,000 colis par heure. A Hamilton (Ontario), on a déplacé des voies et procédé à d'autres travaux en vue de la construction d'un grand terminus de messageries qui débutera en 1964.

Filiales de camionnage

Les huit compagnies de camionnage exploitées séparément et les deux entreprises affiliées qui exploitent des terminus, dont la *Canadian National Transportation, Limited* détient le capital-actions, accusent un profit net d'exploitation de $1.3 million.

SERVICE VOYAGEURS

Ventes

Les recettes voyageurs de 1963 s'élèvent à $44.4 millions au regard de $44.0 millions l'année précédente. Le Chemin de fer a obtenu ce résultat en dépit d'une diminution de 6 p. 100 dans le nombre de train-milles parcourus, conservant ainsi sa position de 1962 qui avait marqué l'arrêt d'une régression prolongée des recettes.

Le CN a intensifié ses efforts de commercialisation et de vente en 1963. Visant à conquérir une plus large part du marché, l'action du Chemin de fer porte sur l'adoption d'une tarification moderne, la compression des horaires, l'amélioration du matériel et des services.

La tarification «Rouge, Blanc, Bleu», où les prix varient journellement suivant l'intensité du trafic, a été étendue à d'autres secteurs du réseau après avoir été mise à l'essai pendant un an sur certains parcours du Québec et des trois provinces Maritimes. L'expérience ayant démontré que son application pouvait augmenter appréciablement le trafic voyageurs, on l'a étendue à Terre-Neuve, aux trains transcontinentaux, à certains services dans le sud-ouest de l'Ontario, aux quatre provinces de l'Ouest, puis entre Toronto et certains endroits du nord de l'Ontario.

Horaires et services

En même temps qu'on élargissait l'application des tarifs «Rouge, Blanc, Bleu», on apportait des améliorations aux horaires, au matériel et aux services dans les trains. L'horaire du Super Continental entre Montréal-Toronto et Vancouver a été modifié pour abréger le voyage de près de trois heures et pour offrir des heures de départ et d'arrivée plus commodes aux principales villes en cours du trajet. On a procédé aussi au rajeunissement du matériel. On a doté les voitures ordinaires de nouvel ameublement et mis un lounge à la disposition de leurs occupants, puis fourni un club lounge à la clientèle des voitures-lits. Les places dans les voitures ordinaires sont désormais réservées sans supplément, et des préposés veillent au confort des voyageurs. Ces services de réservations et de préposés sont également offerts à titre gracieux sur l'Océan Limité entre Montréal et Halifax.

Entre Halifax et Montréal, les autres améliorations comprennent une compression de l'horaire du Scotian et la rénovation du matériel. Le service de ce

train devient ainsi comparable à celui de l'Océan Limité et est chronométré de façon à permettre les correspondances avec les trains reliant Montréal à Toronto et au sud-ouest de l'Ontario. Au Nouveau-Brunswick, on a remplacé les trains classiques entre Moncton et Saint-Jean par des autorails, toujours en vue de comprimer les horaires.

Les innovations de 1963 comprennent aussi le nolisement de voitures ordinaires et de voitures-lits à des groupes, puis le plan train-auto qui prévoit le transport des automobiles parallèlement à celui des voyageurs. Depuis le début de 1964, le CN finance un plan de voyages à crédit sur ses lignes canadiennes.

Administration

En janvier 1964, lors d'un remaniement des effectifs de vente du Siège social, la fonction ventes et services voyageurs a été organisée en un service complet, ayant à sa tête un vice-président. Cette mesure avait pour objet de reconnaître l'importance de plus en plus grande qu'attache le CN au trafic voyageurs, ainsi que la réponse du public à l'action entreprise par le Chemin de fer pour s'assurer une plus large part de ce marché.

HÔTELS

Résultats financiers

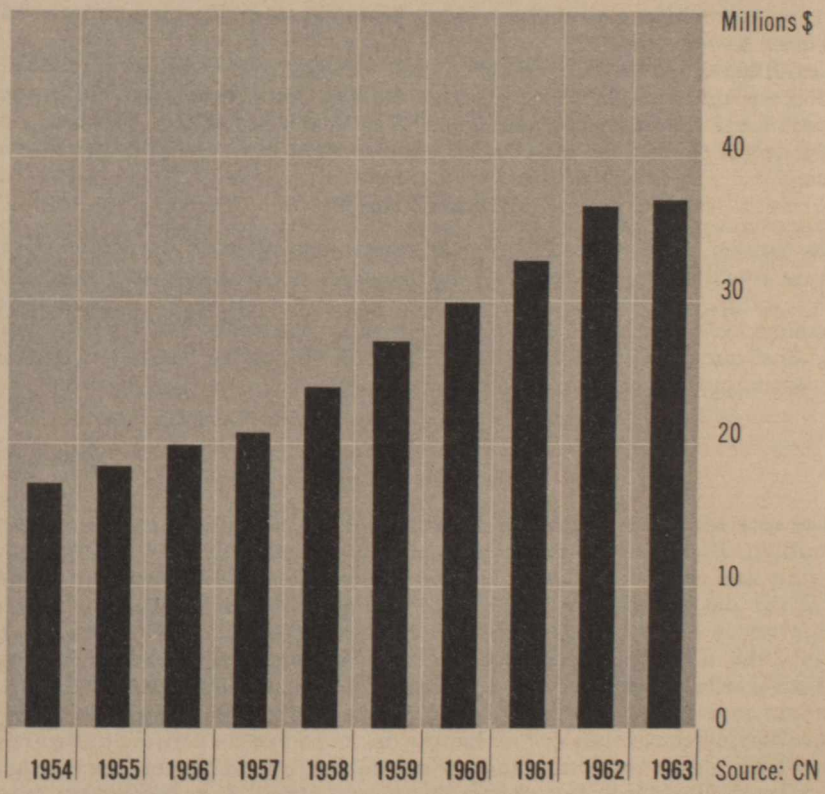
Les recettes nettes des hôtels s'établissent à $1.4 million, une diminution de $0.9 million. Bien que les revenus aient dépassé ceux de 1962, l'augmentation a été plus que compensée par la hausse des frais d'exploitation, dont l'essentiel a porté sur des réparations importantes à l'extérieur des bâtiments. La baisse des recettes de l'Hôtel Vancouver tient surtout au fait que cet hôtel avait bénéficié, en 1962, d'une affluence exceptionnelle de voyageurs à raison de l'Exposition Universelle de Seattle. Les recettes nettes de l'Hôtel Reine Elizabeth sont également inférieures à celles de 1962. Cette diminution s'explique d'une part par une baisse des revenus et une hausse des dépenses de l'hôtel et, d'autre part, par les frais élevés qu'a entraînés, à ses débuts, l'exploitation des restaurants de la Place Ville-Marie. Le tableau ci-dessous établit la comparaison entre les recettes nettes de 1963 et de 1962:

	1963	Excédent ou (déficit)	1962
Hôtels exploités par le Canadien National:			
Recettes avant les réparations majeures	$ 331,114		$ 156,557
Réparations majeures aux bâtiments	354,947		—
Recettes nettes ou (déficit)	(23,833)		156,557
Hôtel Vancouver	(247,842)		116,496
Hôtel Reine Élizabeth	1,622,393		2,012,918
Excédent net des hôtels	$1,350,718		$2,285,971

Améliorations

On a entrepris en 1963 un programme de modernisation des hôtels dont l'exécution se répartira sur cinq ans. Les améliorations projetées sont les suivantes: climatisation, installations de stationnement, renouvellement de mobilier et de décor, rénovation des salles à manger et autres salles communes. En 1963, on a poursuivi la rénovation du Jasper Park Lodge en construisant neuf pavillons à logements multiples pour remplacer 12 constructions désuètes. On a climatisé le Fort Garry (Winnipeg). Au Château Laurier (Ottawa), on a remplacer la cafétéria par un restaurant, puis on a entrepris la rénovation du sous-sol et la climatisation de l'hôtel. Au Newfoundland (Saint-Jean), au Nova

Télécommunications: recettes des services commerciaux



Scotian (Halifax), au Charlottetown (Î. du P.-É.) et au Macdonald (Edmonton), on a effectué des améliorations dans les chambres et salles communes. Ces diverses réalisations ont comporté des investissements de $2.1 millions.

Autres transactions

En juillet, le National-Canadien s'est porté acquéreur de l'intérêt que détenait le Pacifique-Canadien dans la *Vancouver Hotel Company Limited,* qui exploitait cet hôtel du N.-C. Celui-ci a ensuite conclu une entente avec la *Hilton of Canada Limited* lui confiant la gestion et l'exploitation de l'hôtel, à des conditions analogues à celles qui régissent l'exploitation de l'Hôtel Reine Élisabeth de Montréal. D'importants travaux de rénovation et de modernisation seront exécutés à l'Hôtel Vancouver au cours des trois prochaines années.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Les recettes nettes de tous les services de Télécommunications se chiffrent à $5.4 millions en 1963, un fléchissement de $0.2 million. Il y a eu augmentation des recettes globales, mais elle a été contrebalancée par la hausse des charges d'amortissement et de personnel. Les services de Télex, de téléphone et de location de câbles accusent des recettes accrues, mais le revenu des services télégraphiques et radiophoniques est en baisse.

Les nouvelles installations correspondent à 64,000 milles de voies téléphoniques à fréquence porteuse et 66,000 milles de voies télégraphiques à fréquence porteuse, soit des augmentations respectives de 11.5 et de 5.2 p. 100. L'ouverture, en 1963, de six centraux Télex en a porté le nombre à 67. Ils desservent 614 collectivités au Canada. Le nombre des abonnés est passé de 4,600 en 1962 à 6,000.

Deux réseaux de micro-ondes ont été mis en service, le plus important étant celui qui relie Montréal à Vancouver, dont la construction a été réalisée conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Avec les installations qui existaient déjà à l'est de Montréal, le nouveau réseau constitue une liaison transcontinentale desservant les principaux centres du pays. Il sert également de lien Nord-Américain au Réseau de Télécommunications du Commonwealth qui relie le Royaume-Uni, le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. La liaison par hyper fréquence entre Montréal et Vancouver sera capable de porter, au début, 600 voies à fréquence vocale qui pourront servir au téléphone, au télégraphe, à la transmission de fac-similés et à d'autres formes de transmission. Il sera facile d'y ajouter par la suite d'autres voies à fréquence vocale ou des canaux de télévision.

La deuxième hyperfréquence, un réseau de radiocommunication par diffusion troposphérique, relie Hay River (T. N.-O.) à Lady Franklin Point sur l'île Victoria dans l'Arctique, une distance de 554 milles. Ce réseau, construit pour servir à la défense militaire, permettra aussi aux Télécommunications du N.-C. d'assurer une liaison commerciale entre Coppermine et Cambridge Bay (T. N.-O.).

Les travaux exécutés dans le Nord du Canada ont comporté: la mise en chantier d'une artère sur poteaux de 1,020 milles dont l'achèvement, en 1965, fournira des services de communication à de nombreuses collectivités dans la vallée du fleuve Mackenzie, entre Hay River et Inuvik (T.N.-O.); les premiers travaux relatifs à l'accroissement de la capacité du réseau à hyperfréquence reliant Grande-Prairie (Alberta) à la frontière Yukon-Alaska, une distance de 1,200 milles, dont l'achèvement est prévu pour 1964; et la mise en chantier de nouvelles communications téléphoniques, télégraphiques et radiophoniques dans le nord de la Colombie-Britannique, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.

A Terre-Neuve, on a commencé à accroître la capacité de la liaison par hyperfréquence entre Saint-Jean et Sydney (Nouvelle-Écosse). On a aussi entrepris l'installation de communications avec les régions côtières du nord et du sud, et installé des centraux de téléphone automatique dans 18 agglomérations.

PERSONNEL ET RELATIONS SYNDICALES

Relations syndicales

En novembre, les syndicats représentant plus de 66,000 employés du National-Canadien ont formulé de nouvelles demandes. Il s'agissait de 15 syndicats groupant 57,500 employés non itinérants et de la Fraternité des cheminots qui représentait 8,600 conducteurs, serre-freins et employés de triages. Les contrats de ces deux groupes expiraient le 31 décembre 1963. En janvier 1964, une entente a été conclue pour deux ans avec la Fraternité des cheminots, prévoyant des relèvements de salaires de 5 p. 100. D'autre part, les syndicats d'employés non itinérants négocient conjointement leurs contrats avec le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et cinq autres chemins de fer. Bien que de nombreuses réunions aient eu lieu entre ces chemins de fer et le comité syndical de négociation conjointe, aucune entente n'était intervenue à la mi-janvier, alors que les parties en appelèrent aux services de conciliation du ministère du Travail.

Aux termes du contrat antérieur en date du 2 novembre 1962, un comité conjoint patronal-syndical a été formé pour établir les modalités d'une caisse de sécurité d'emploi et pour reviser les règles d'ancienneté et les dispositions connexes. Les chemins de fer ont préconisé une proposition d'ensemble au comité en avril et, même si l'élaboration de la caisse de sécurité d'emploi a fait d'immenses progrès, il restait encore quelques points en litige à la fin de l'année.

Aux États-Unis, la Commission d'Arbitrage, constituée pour entendre les revendications des chemins de fer et de leurs employés itinérants au sujet des règles de travail, a fait connaître ses conclusions le 26 novembre 1963. La sentence prévoit la suppression graduelle des chauffeurs de locomotives et elle établit les grandes lignes des négociations futures touchant la composition des équipes. L'exécution de la sentence est retardée parce que les syndicats la contestent devant les tribunaux.

Au cours de l'année, huit contrats de travail ont été conclus, intéressant quelque 2,000 employés de sept hôtels. Cinq ententes collectives ont également été signées avec d'autres groupes d'employés, dont une entente de cinq ans avec les officiers de pont affectés aux services maritimes de Terre-Neuve.

Relations avec le personnel

La formation du personnel continue de faire l'objet d'une attention toute particulière. En 1963, on a établi un centre de formation à Saskatoon pour donner aux nombreux employés des provinces de l'Ouest un accès plus facile aux divers cours de perfectionnement.

Outre les programmes courants d'information qui renseignent les employés sur l'activité de la Compagnie et sur tout ce qui peut les intéresser, on a tenu, en juin, une série d'assemblées au cours desquelles le Président et d'autres membres du personnel supérieur ont étudié avec les chefs syndicaux le rapport annuel de 1962 et les principaux projets de la Compagnie. De part et d'autre, on a jugé ces assemblées extrêmement utiles comme moyens de communication entre la direction et les travailleurs.

On a poursuivi l'étude et l'adoption des mesures qui amèneront graduellement l'exploitation du Réseau et la composition du personnel à refléter davantage le caractère biculturel du Canada.

Pensions et charges sociales

Les contributions de la Compagnie à la Caisse de retraite (à l'exclusion des impôts de $2.6 millions versés aux caisses de retraite d'entreprises ferroviaires des États-Unis) s'établissent comme il suit:

	1963	1962	Augmentation ou (diminution)
	(Millions)		
Régimes de retraite de 1935 et 1959	$28.2	$26.3	$1.9
Régimes antérieurs à 1935 (y compris la Caisse de retraite des employés de l'Intercolonial et des Chemins de fer de l'Île-du-Prince-Édouard)	7.0	7.1	(0.1)
Total	$35.2	$33.4	$1.8

A l'exclusion des versements effectués conformément à la loi des caisses de retraite ferroviaires des États-Unis, les retraités et leurs ayants droit ont reçu $37.4 millions sous les divers régimes de retraite du National-Canadien. A la fin de l'année, 30,411 personnes touchaient des pensions.

Les charges afférentes à l'indemnisation des frais d'hôpital, frais médicaux et chirurgicaux et à l'assurance-vie imputées sur les recettes du CN en 1963 s'élèvent à $6.4 millions.

Structure administrative

Dans le cadre de l'action entreprise pour simplifier la structure administrative de la *Canadian National Railway Company*, six filiales ont disparu. Il s'agit des compagnies suivantes: *Canadian National Hotels Limited; The Central Counties Railway Company; The Montreal Stock Yards Company; The Montreal Warehousing Company, Yellowknife Telephone Company* et, à compter du 14 janvier, 1964, *The Montreal and Southern Counties Railway Company.*

Loi CN-CP

Les secteurs qui se prêtent à une action conjointe ont été explorés au cours d'entretiens avec le Canadien Pacifique.

Conseil d'administration

Le 2 juillet 1963, le Gouvernement appelait M. C. A. Pippy, de Saint-Jean (Terre-Neuve) à siéger au Conseil d'administration jusqu'au 30 septembre 1965.

PERSPECTIVES D'AVENIR

L'année 1963 a été exceptionnelle à bien des égards pour le Canadien National. L'activité économique soutenue et la demande inaccoutumée de transports mettaient à rude épreuve l'exploitation du Réseau suite à la réorganisation effectuée au début de 1961. Vu la complexité et l'ampleur des changements apportés—les premiers depuis la constitution du Réseau en 1923—il y a lieu de conclure que des résultats appréciables n'ont pas tardé à se manifester. Tous les effectifs ont fait preuve d'efficacité dans l'effort entrepris pour accroître la participation du CN aux opérations de transport, et les capacités technologiques des installations ont répondu aux exigences nouvelles. C'est ainsi que l'exercice s'est soldé par des résultats plus favorables que jamais, les ventes brutes ayant touché le sommet de $800 millions et le trafic commercial exprimé en tonnes-milles transportées venant au deuxième rang dans l'histoire du Réseau. Ces réalisations ont été rendues possibles par de remarquables coefficients de rendement. Ainsi, le chiffre de 40.2 milliards de tonnes-milles commerciales transportées en 1963 n'a été dépassé que par celui de 41.9 milliards enregistré en 1956; mais, grâce au meilleur emploi du matériel et au perfectionnement des méthodes de distribution, le trafic de 1963 a été satisfait avec 13,000 wagons marchandises de moins qu'il n'en avait fallu en 1956.

La performance de 1963 démontre en outre que l'équipement du Chemin de fer est capable d'absorber une forte augmentation de trafic sans que les dépenses ne s'accroissent sensiblement. Bien que les mouvements de marchandises se soient accrus de 10.3 p. 100, les dépenses de l'exploitation ferroviaire n'ont monté que de 1.8 p. 100 par rapport à 1962.

Parmi les faits saillants de 1963, il y a lieu de mentionner la participation du Canadien National à la livraison d'exportations massives de céréales. Cette tâche énorme s'est présentée de façon imprévue, mais la Compagnie a su répondre avec efficacité et célérité aux exigences de la Commission canadienne du blé. Depuis le début de la saison agricole de 1963 en août, le Réseau a transporté 85,500 wagons de céréales, soit 169 millions de boisseaux, et, à la fin de l'année, les livraisons étaient en avance de 3,000 wagons sur les prévisions. Malgré ce surcroît d'activité, les services réguliers n'ont pas subi de perturbation notable.

Les réalisations déjà citées, qui témoignent d'une amélioration de l'action commerciale et de l'efficacité d'exploitation, n'ont cependant pas d'effet perceptible sur les comptes de résultats. Bien que les ventes brutes et le travail utile soient en progrès et que les stocks et dépenses soient maintenus avec fermeté, le profit net est encore inférieur de $43 millions aux charges d'intérêt.

La plus grande partie de la dette peut être considérée comme un héritage du passé, découlant d'une étroite politique d'amortissement qui empêchait le Chemin de fer de pourvoir à ses immobilisations par autofinancement. Les dispositions de la Loi de 1952 sur la révision du capital ont atteint leur durée normale et, comme il avait été convenu, leur efficacité est remise à l'étude après une dizaine d'années d'application. La proposition du Canadien National recommande au Gouvernement de modifier son capital de façon à le libérer des charges écrasantes d'intérêt qui font du compte de profit et perte une image infidèle de la gestion et de la marche de l'entreprise. Dans les conditions actuelles de concurrence, dont tient compte la législation inspirée par la Commission royale d'enquête sur les transports (Commission MacPherson), il paraît indispensable que le CN puisse être jugé et rendre compte de son administration selon les mêmes normes que ses concurrents. De l'avis du Conseil d'administration et de la Direction, si l'entreprise est irrémédiablement vouée à une exploitation déficitaire, non seulement le moral du personnel en sera-t-il affecté, mais le secteur privé de l'industrie des transports en subira lui-même des effets préjudiciables.

Le Canadien National représente un actif important dans l'économie nationale et il joue un rôle primordial dans la vie du pays. Il sera mieux en mesure de poursuivre son objectif, qui consiste à fournir des services de transport efficaces et économiques, si ses états financiers peuvent être dressés de manière à rendre compte de la gestion courante. Ses résultats annuels ne devraient pas avoir besoin de correctifs ni d'explications se rattachant au passé.

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

Signature

D. GORDON

Présenté au nom du Conseil d'administration Montréal, le 16 mars 1964

BILAN CONSOLIDÉ ARRETÉ AU 31 DÉCEMBRE 1963

ACTIF

Disponibilités		
Encaisse	$ 32,707,012	
Dettes actives	87,811,533	
Fournitures et approvisionnements	62,990,782	
Autres disponibilités	20,275,051	
A recevoir de l'État à compte de déficit	8,513,517	
		$ 212,297,895
Caisses d'assurances		17,500,000
Placements dans les compagnies affiliées non consolidées		
Air-Canada	242,471,000	
Installations ferroviaires et terminales en exploitation conjointe	48,539,703	
		291,010,703
Immobilisations		
Voies	2,515,851,946	
Matériel	1,324,952,640	
Autres	123,694,663	
	3,964,499,249	
Moins amortissement comptabilisé	801,049,925	
		3,163,449,324
Autres valeurs actives et charges différées		
Autres placements	3,576,549	
Paiements anticipés	2,464,684	
Escompte non amorti sur dette à long terme	19,489,453	
Autres valeurs actives	9,989,523	
Charges différées	10,578,349	
		46,098,558
		$3,730,356,480

PASSIF

Exigibilités		
Dettes passives	$ 64,815,458	
Frais courus	23,756,029	
Autres exigibilités	3,052,302	
		$ 91,623,789
Provision pour assurances		17,500,000
Autres valeurs passives et crédits différés		33,113,192
Dette à long terme		
Titres obligataires	1,380,898,764	
Prêts et obligations de l'État	410,354,762	
		1,791,253,526

AVOIR DES ACTIONNAIRES

État canadien		
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	359,963,017	
991,504,556 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company	991,504,556	
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien	440,912,615	
	1,792,380,188	
Capital-actions de filiales détenu par le public	4,485,785	
		1,796,865,973
		$3,730,356,480

Les notes de la page 22 font partie intégrante du présent bilan.

Le Contrôleur, L. J. Mills.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

	1963	1962
Recettes d'exploitation du chemin de fer	$ 725,181,334	$ 701,622,754
Dépenses d'exploitation du chemin de fer	720,169,669	707,442,091
Profit ou (perte) d'exploitation du chemin de fer, net	5,011,665	(5,819,337)
Revenus nets des:		
Télécommunications	5,367,458	5,619,686
Hôtels	1,350,718	2,285,971
Compagnies de camionnage exploitées séparément	1,283,213	875,975
Autres revenus	8,177,720	10,616,841
	16,179,109	19,398,473
Revenu net, avant déduction de l'intérêt sur la dette	21,190,774	13,579,136
Charges d'intérêt:		
Intérêt total de la dette	75,822,804	74,017,366
Moins: intérêt sur les prêts à Air Canada	11,618,513	11,518,776
Intérêt net sur la dette	64,204,291	62,498,590
(Déficit)	$ (43,013,517)	$ (48,919,454)

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné le bilan consolidé du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1963 et l'état consolidé des revenus pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui nous ont paru nécessaires dans les circonstances.

A notre 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 véritable et exact des affaires du Réseau au 31 décembre 1963 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de notre connaissance et selon les explications qui nous ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres du Réseau, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à notre avis, nous déclarons que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le Réseau, et que les transactions dont nous avons pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

McDonald, Currie & Co.,
Comptables agréés.

le 25 février 1964

COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 1963

Note 1. Immobilisations

Les additions survenues depuis le 1er janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant; la valeur attribuée aux immeubles et au matériel qui furent rattachés au Réseau le 1er janvier 1923 mais qui ne furent ni supprimés ni remplacés par la suite est celle qui figurait dans les livres des divers chemins de fer à l'origine du Réseau.

Amortissement des lignes canadiennes: on a continué à appliquer en 1963 la comptabilité d'amortissement utilisée depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels, et depuis 1956 pour les voies, les emprises et les autres biens matériels sauf les terrains. Les taux utilisés sont fondés sur la durée prévue des propriétés, mais ne compensent pas l'amortissement non inscrit antérieurement selon la comptabilité de renouvellement et de désaffectation alors en vigueur, ni le déclassement accéléré du matériel qu'il a fallu remplacer pour accroître le rendement.

Amortissement des lignes américaines: on a continué à appliquer cette année la comptabilité de renouvellement pour les voies et la comptabilité d'amortissement pour le matériel et les autres biens matériels à l'exception des terrains, conformément aux règlements de l'Interstate Commerce Commission.

Note 2. Fournitures et approvisionnements

Les chiffres que donne l'inventaire sont fondés sur le prix d'achat moyen pondéré pour les traverses, les rails et le combustible; sur les factures les plus récentes, pour les fournitures neuves de magasins généraux; sur l'évaluation utilitaire ou la valeur de revente, pour les fournitures usagées, désuètes ou hors d'usage.

Note 3. Capital-actions

Le capital-actions de la Canadian National Railway Company (à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent) et la mise de fonds de Sa Majesté dans les Chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer comme l'indiquent les Comptes publics du Canada.

Note 4. Engagements importants

a) Caisses de retraite:

La Compagnie a remis une reconnaissance écrite au Fiduciaire des Caisses de retraite pour un montant n'excédant pas $395,000,000, relativement aux engagements qui découlent du service antérieur des employés en activité.

b) Vacances payées:

Conformément à son habitude, la Compagnie n'a pas inscrit sa dette relativement aux vacances gagnées en 1963 qui seront payées en 1964.

c) Chicago & Western Indiana Railroad Company:

La Grand Trunk Western Railroad Company se porte conjointement et solidairement garante, avec quatre autres propriétaires, du capital et de l'intérêt en ce qui touche les obligations à fonds d'amortissement de la Chicago & Western Indiana Railroad Company, au montant de $10,997,000, portant intérêt à 4⅛%, données en nantissement de première hypothèque et venant à échéance le 1er mai 1982. De plus, les propriétaires sont tenus de verser à la caisse d'amortissement les montants annuels qui assureront le remboursement des obligations à l'échéance et le paiement de l'intérêt en temps et lieu; à supposer qu'aucun autre propriétaire ne faillisse à ses obligations, la quote-part de la Grand Trunk Western est égale au cinquième desdits montants annuels.

d) The Belt Railway Company of Chicago:

La Grand Trunk Western Railroad Company se porte conjointement et solidairement garante, avec onze autres propriétaires, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement en ce qui touche les obligations de première hypothèque à fonds d'amortissement de la Belt Railway Company of Chicago, Série A, au montant de $36,505,000, portant intérêt à 4⅛% et venant à échéance le 15 août 1987. Chacun des propriétaires est tenu de verser un montant correspondant à l'utilisation qu'il a faite des installations de la Belt Railway au cours des trois années précédentes. Durant les trois ans qui se sont terminés le 31 décembre 1963, la part d'utilisation de la Grand Trunk Western a été d'environ 2.1% du total.

e) Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company:

La Grand Trunk Western Railroad Company se porte conjointement et solidairement garante, avec un autre propriétaire, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement en ce qui touche les obligations de première hypothèque de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company, Série A, 3¼%, 30 ans, au montant de $2,708,000 et venant à échéance le 1er décembre 1982.

RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

	1963	1962
Services marchandises	$ 573,477,011	$ 547,799,257
Services voyageurs:		
Trafic	34,491,894	34,331,531
Voitures-lits, restaurants, salons, etc.	9,862,221	9,645,296
	44,354,115	43,976,827
Transports postaux	10,626,819	11,030,572
Messageries	45,602,316	46,963,146
Autres	22,064,172	21,650,472
Subvention provisoire—Commission royale d'enquête sur les transports	29,056,901	30,202,480
	$ 725,181,334	$ 701,622,754

DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

Entretien de la voie	$ 143,181,049	$ 142,878,959
Entretien du matériel	151,924,929	148,450,417
Transport	312,530,459	309,058,698
Ventes	17,182,774	16,361,800
Divers	6,956,866	6,152,519
Administration	61,725,269	58,704,428
	693,501,346	681,606,821
Impôts courus—chemin de fer	22,839,768	22,746,605
Loyers de matériel et d'installations exploitées en commun	3,828,555	3,088,665
	$ 720,169,669	$ 707,442,091

AUTRES REVENUS

Loyers divers	$ 3,707,769	$ 3,443,272
Intérêts	2,160,206	1,976,129
Dividendes	294,311	239,617
Amortissement de primes sur achats d'actions	(2,092,660)	—
Profit sur vente d'immeubles	4,548,963	2,435,994
Accroissement de la provision pour assurances	(2,500,000)	—
Divers (net)	2,059,131	2,521,829
	$ 8,177,720	$ 10,616,841

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1962			$3,890,909,261
Investissements en 1963			
Nouvelles lignes et voies de dérivation	$16,894,937		
Améliorations à la voie	36,784,387		
Grands centres ferroviaires	13,569,383		
Voies de triage et embranchements	1,933,865		
Bâtiments	3,817,361		
Protections aux passages à niveau	249,235		
Signaux	3,384,432		
Machinerie: voie et ateliers	1,685,641		
Autres installations	1,335,151		
Total—Voie	79,654,392		
Lignes secondaires	3,767,491		
Matériel	14,027,119		
Télécommunications	27,335,643		
Hôtels	2,265,537		
		$127,050,182	
Dépenses nettes du gouvernement canadien afférentes aux Chemins de fer du gouvernement canadien		1,645,579	
Redressement—Lignes des É.-U.—conformément à l'Ordonnance n° 32153 de l'I.C.C.		545,500	
Additions à la propriété en 1963		129,241,261	
Moins désaffectations en 1963		55,651,273	
			73,589,988
Immobilisations au 31 décembre 1963			$3,964,499,249

ÉTAT DE L'AMORTISSEMENT COMPTABILISÉ

Amortissement comptabilisé au 31 décembre 1962			$ 738,344,856
Plus amortissement de l'année			
Voie	$50,097,625		
Matériel	45,058,777		
Autres propriétés	3,892,679		
		$99,049,081	
Accroissement de l'amortissement comptabilisé—lignes des É.-U.—conformément à l'Ordonnance n° 32153 de l'I.C.C.		545,500	
		99,594,581	
Moins montants afférents aux désaffectations		36,889,512	
			62,705,069
Amortissement comptabilisé au 31 décembre 1963			$ 801,049,925

DETTE À LONG TERME

OBLIGATIONS

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	En circulation le 31 déc. 1962	Transactions en 1963 Augmentation ou *diminution*	En circulation le 31 déc. 1963
2¾	1er fév. 1963	Canadien National 8 ans 1½ mois	$ can.	$ 250,000,000	*$ 250,000,000*	
5½	15 déc. 1964 *a), g)*	Canadian National 5 ans	$ can.	198,711,000	*639,000*	$ 198,072,000
3	3 janv. 1966 *b)*	Canadien National 17 ans	$ can.	35,000,000		35,000,000
2¾	2 janv. 1967 *b)*	Canadien National 20 ans	$ can.	50,000,000		50,000,000
4½	1er avril 1967 *g)*	Canadien National 6½ ans	$ can.	72,300,000		72,300,000
5	15 mai 1968 *g)*	Canadien National 9 ans	$ can.	55,800,000		55,800,000
2⅞	15 sept. 1969 *c)*	Canadien National 20 ans	$ can.	70,000,000		70,000,000
2⅞	16 janv. 1971 *d)*	Canadien National 21 ans	$ can.	40,000,000		40,000,000
5½	15 déc. 1971 *g), h)*	Canadien National 12 ans	$ can.	289,000	639,000	928,000
3¾	1er fév. 1974 *e)*	Canadien National 20 ans	$ can.	200,000,000		200,000,000
2¾	15 juin 1975 *f)*	Canadien National 25 ans	$ am.	6,000,000		6,000,000
5	15 mai 1977 *g)*	Canadien National 18 ans	$ can.	84,600,000	*450,000*	84,150,000
4	1er fév. 1981	Canadien National 23 ans	$ can.	300,000,000		300,000,000
5¾	1er janv. 1985 *g)*	Canadien National 25 ans	$ can.	99,500,000		99,500,000
5	1er oct. 1987 *g)*	Canadien National 27 ans	$ can.	168,675,000	*1,550,000*	167,125,000
4½	15 sept. 1979	Grand Trunk Western	$ can., am.	400,000	*400,000*	
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron (oblig. 1re hypothèque)	£ Sterling	795,366		795,366
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron (oblig. 2e hypothèque)	£ Sterling	1,228,398		1,228,398
5	Perpétuelles	Débentures	£ Sterling	20,309	*20,309*	
		Total des obligations		1,633,319,073	*252,420,309*	1,380,898,764

PRÊTS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT

Loi sur la révision du capital: obligations 1er janv. 1972	$ can.	100,000,000		100,000,000
Chemins de fer du gouv. can.: avances pour capital d'exploitation	$ can.	16,983,762		16,983,762
Lois de finance et de garantie: prêts	$ can.	58,206,244	*2,835,244*	55,371,000
Loi de remboursement, 1955: prêts pour remboursement de dettes	$ can.	33,836,787	204,163,213	238,000,000
Total des prêts et obligations de l'État		209,026,793	201,327,969	410,354,762
Total de la dette à long terme		$1,842,345,866	*$ 51,092,340*	$1,791,253,526

Note: *a*) Échangeable jusqu'au 15 juin 1964 inclus contre l'obligation à 5½% venant à échéance le 15 déc. 1971
b) Rachetable au pair
c) Rachetable au pair à partir du 15 sept. 1964
d) Rachetable au pair à partir du 16 janv. 1966
e) Rachetable au pair à partir du 1er fév. 1972
f) Rachetable du 14 juin 1962 au 14 juin 1966 à 101%; ensuite, jusqu'au 14 juin 1970 à 100½%; au pair par la suite
g) Rachetable à concurrence de ½ ou 1% des émissions primitives par trimestre, par prélèvements sur des caisses d'achat, régies par les modalités de chaque émission
h) Émise en remplacement de l'obligation à 5¼% venant à échéance le 15 décembre 1964

AVOIR DES ACTIONNAIRES

ÉTAT CANADIEN

Actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	$ 359,963,017		$ 359,963,017
Actions privilégiées, à 4%, de la Canadian National Railway Company	968,746,872	$ 22,757,684	991,504,556
Capitaux fournis aux Chemins de fer du gouvernement canadien	439,267,036	1,645,579	440,912,615
Total, État	1,767,976,925	24,403,263	1,792,380,188
CAPITAL-ACTIONS DE FILIALES DÉTENU PAR LE PUBLIC	4,499,261	*13,476*	4,485,785
Avoir total des actionnaires	$1,772,476,186	$ 24,389,787	$1,796,865,973

PLACEMENTS DANS LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES ET TERMINALES EN EXPLOITATION CONJOINTE

	Pourcentage des actions détenues	Placements au 31 déc. 1962	Transactions en 1963 Augmentation ou *diminution*	Placements au 31 déc. 1963
The Belt Railway Company of Chicago				
Capital-actions	8.33	$ 240,000		$ 240,000
Avances		46,731	$14,942	61,673
Chicago & Western Indiana Railroad Company				
Capital-actions	20	1,000,000		1,000,000
Avances		7,113,869	*27,132*	7,086,737
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company				
Capital-actions	50	1,500,000		1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company				
Capital-actions	50	1,000,000		1,000,000
Northern Alberta Railways Company				
Capital-actions	50	8,540,000		8,540,000
Obligations	50	16,902,500		16,902,500
The Public Markets, Limited				
Capital-actions	50	575,000		575,000
Railway Express Agency, Inc.				
Capital-actions	0.6	600		600
Avances		173,493		173,493
The Shawinigan Falls Terminal Railway Company				
Capital-actions	50	62,500		62,500
The Toronto Terminals Railway Company				
Capital-actions	50	250,000		250,000
Obligations	50	11,012,200	*65,000*	10,947,200
Avances		200,000		200,000
Total		$48,616,893	*$77,190*	$48,539,703

SOURCE ET AFFECTATION DES FONDS EN 1963

Fonds de roulement au 1er janvier 1963		$129,532,936
Source des fonds		
Amortissement	$ 99,049,081	
Émission d'actions privilégiées à 4%	22,757,684	
Versements du gouvernement canadien au compte du déficit de l'année	43,013,517	
Produit de désaffectations diverses	18,761,761	
Voie de dérivation du pont Victoria	13,980,827	
Autres (net)	14,734,339	
	$ 212,297,209	
Affectation des fonds		
Additions aux immobilisations	$ 127,050,182	
Déficit de l'année	43,013,517	
Réduction de la dette à long terme	51,092,340	
	$ 221,156,039	
Diminution nette du fonds de roulement		8,858,830
Fonds de roulement au 31 décembre 1963		$120,674,106

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

	Au 31 déc. 1963
Matériel de traction	
Locomotives diesel électriques	2,114
Locomotives électriques	27
Générateurs de vapeur	108
Total	2,249
Matériel remorqué, marchandises	
Wagons: couverts, plats, à bestiaux	73,316
Wagons frigorifiques	4,919
Wagons: tombereaux, à trémies	23,403
Fourgons de queue et autres	2,043
Total	103,681
Matériel remorqué, voyageurs	
Voitures ordinaires	677
Voitures: lits, restaurants, salons, touristes	550
Wagons: poste, à bagages, à messageries	1,274
Autres	229
Total	2,730
Matériel d'entretien	
Machines en service	9,145
Matériel flottant	
Bacs transbordeurs	6
Vapeurs	14
Chalands, remorqueurs auxiliaires	11
Total	31

LONGUEUR EN MILLES DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1963

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale				
Région de l'Atlantique	3,859	1	83	3,943
Région du St-Laurent (y compris les lignes de la Nouvelle-Angleterre)	3,903	7	16	3,926
Région des Grands Lacs	3,303		16	3,319
Régions des Prairies (y compris le Duluth, Winnipeg and Pacific)	8,104		5	8,109
Région des Montagnes	4,066	35	85	4,186
Lignes du Grand Trunk Western	879	10	58	947
Lignes du Central Vermont	308		59	367
Total	24,422	53	322	24,797
Lignes du Canada	22,829	36	202	23,067
Lignes des États-Unis	1,593	17	120	1,730
Ensemble des voies				
Première voie principale	24,422	53	322	24,797
Autres voies principales	1,133		82	1,215
Embranchements, évitements et voies de triage	7,073	16	1,652	8,741
Grand total	32,628	69	2,056	34,753

BILAN DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1963

ACTIF

Disponibilités			
Encaisse—Banques—Comptes courants		$ 285,069	
—Dépôts à terme		900,000	
Dépôts, sociétés de fiducie		1,787,392	
		2,972,461	
Intérêt couru sur placements		4,167,468	
Dettes actives:			
Chemins de fer Nationaux du Canada—compte courant		1,659,936	
Banques, sociétés d'assurance et de fiducie (Hypothèques)		394,746	
Autres		26,481	
			$ 9,221,092
Placements			
Actions—prix coûtant (valeur du marché $ 62,333,607)		55,765,863	
Obligations—valeur amortie (valeur du marché $261,804,866)		282,625,280	
Hypothèques—valeur amortie $143,065,760			
moins les retenues	77,081	142,988,679	481,379,822
Chemins de fer Nationaux du Canada			
Passif assumé relativement au service antérieur des employés			395,000,000
			$885,600,914

PASSIF

Exigibilités	
Dettes passives	$ 113,977
Réserve pour pensions	
Relative aux pensions en cours et à celles devant aller aux employés en activité en vertu des régimes de pensions de 1935 à 1959	885,486,937
	$885,600,914

NOTE: La réserve pour pensions comprend les contributions accumulées de certains employés en activité, y compris l'intérêt couru, détenues en fiducie en vertu du régime de 1935 à savoir:

Fonds fiduciaire des rentes	$ 12,945,901
Fonds fiduciaire des rentes supplémentaires	2,419,642
	$ 15,365,543

Le Contrôleur,
L. J. Mills.

ÉTAT DE LA RÉSERVE DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1963

Réserve au 31 décembre 1962			$845,599,085
Additions au cours de l'année			
Contributions des employés—			
relativement au service en cours	$ 18,408,485		
relativement aux déficits d'années antérieures	4,642,264		
	23,050,749		
Moins remboursements à la cessation du service, etc.	3,368,030		
		$ 19,682,719	
Contributions de la Compagnie		28,146,069	
Revenu net de la masse des contributions de la Compagnie et des employés		21,535,338	
			69,364,126
			914,963,211
Déductions au cours de l'année			
Pensions versées			29,476,274
Réserve au 31 décembre 1963			$885,486,937

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au Fiduciaire,
Fonds de Pension des Chemins de fer Nationaux.

Nous avons examiné le bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1963 relatives aux Plans de pension 1935 et 1959 des Chemins de fer Nationaux ainsi que l'état de la réserve des caisses fiduciaires de retraite pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui nous ont paru nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, le bilan précité et l'état de la réserve pour pensions s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires des Fonds au 31 décembre 1963 et les résultats de leurs opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui nous ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres des Fonds, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à notre avis, nous déclarons que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le fiduciaire, et que les transactions dont nous avons pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

McDonald, Currie & Co.,
Comptables agréés.

le 25 février 1964

ATTESTATION DE L'ACTUAIRE

Ceci atteste que la réserve de retraite apparaissant au bilan des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui s'élevait à $885,486,937 au 31 décembre 1963, constitue, à mon avis, une provision suffisante pour les obligations accumulées des pensions alors approuvées et en cours, des pensions non encore approuvées, et des pensions courues à la date ci-haut mentionnée relativement aux employés alors en activité en vertu des plans de 1935 et 1959, à l'exclusion des pensions accordées en vertu de plans antérieurs.

Denis R. J. George,
Membre de l'Institut des Actuaires.

William M. Mercer Limited
Montréal, le 21 février 1964.

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1963	1962	% d'augmentation ou de *diminution*
Train-milles			
Service marchandises	35,796,950	34,283,043	4.4
Service voyageurs	17,079,631	18,096,980	*5.6*
Service d'entretien	1,802,601	1,634,258	10.3
Total des trains-milles	54,679,182	54,014,281	1.2
Locomotives-milles			
Service marchandises	36,116,058	34,545,765	4.5
Service voyageurs	15,131,531	16,072,350	*5.9*
Manœuvres—lignes et triages	17,868,774	17,947,807	*0.4*
Service d'entretien	1,845,157	1,657,702	11.3
Total des locomotives-milles	70,961,520	70,223,624	1.1
Wagons-milles			
Service marchandises:			
Wagons chargés	1,180,853,158	1,110,109,898	6.4
Wagons vides	746,696,479	680,423,883	9.7
Autres	12,753,719	14,257,575	*10.5*
Fourgons de queue	36,667,660	35,075,508	4.5
Voitures ordinaires et mixtes	2,710,376	3,231,400	*16.1*
	1,979,681,392	1,843,098,264	7.4
Service voyageurs:			
Voitures ordinaires et mixtes	38,557,790	39,278,731	*1.8*
Voitures-lits, voitures-salons et panoramiques	39,811,267	40,601,819	*1.9*
Voitures-restaurants	9,005,292	7,948,251	13.3
Automotrices	3,876,828	3,806,184	1.9
Autres (bagages, messageries, etc.)	70,663,805	79,132,838	*10.7*
Wagons chargés	1,100,731	1,423,952	*22.7*
Wagons vides	157,786	372,441	*57.6*
	163,173,499	172,564,216	*5.4*
Service d'entretien	2,869,321	2,804,515	2.3
Total des wagons-milles	2,145,724,212	2,018,466,995	6.3
Tonnes-milles			
Tonnes-milles brutes—tous services (à l'exception des voitures des trains de voyageurs)	89,026,289,000	80,715,356,000	10.3
Tonnes-milles nettes—tous services	40,751,668,000	36,110,915,000	12.9
Longueur moyenne en milles des lignes exploitées	24,709.57	24,753.38	*0.2*
Trafic marchandises			
Recettes marchandises	$ 552,221,071	529,307,712	4.3
Trafic commercial—tonnes transportées	84,078,393	78,384,773	7.3
Trafic commercial—tonnes-milles	40,171,173,489	35,595,425,349	12.9
Trains-heures, acheminement des marchandises	1,573,046	1,548,194	1.6
Moyennes par mille de voie:			
Recettes marchandises	$ 22,348	21,383	4.5
Trains-milles	1,449	1,385	4.6
Total des wagons-milles—trains de marchandises	79,549	73,827	7.8
Tonnes-milles—trafic commercial	1,625,733	1,438,003	13.1
Tonnes-milles—tous trafics	1,649,226	1,458,828	13.1
Moyennes par mille de wagon chargé:			
Recettes marchandises	c. 46.7	47.6	*1.9*
Tonnes-milles—tous trafics	34.5	32.5	6.2

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL (Suite)

		1963	1962	% d'augmentation ou de *diminution*
Trafic marchandises (suite)				
Moyennes diverses:				
Recette par tonne	$	6.568	6.753	*2.7*
Recette par tonne-mille	c.	1.375	1.487	*7.5*
Trafic commercial—parcours par tonne		477.8	454.1	5.2
Wagons par train—chargés		33.0	32.4	1.9
Wagons par train—vides		20.9	19.8	5.6
Charge brute—trains de marchandises (en tonnes)		2,485	2,352	5.7
Charge nette—trains de marchandises (en tonnes)		1,138	1,053	8.1
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises		56,561	52,085	8.6
Vitesse des trains—milles-heure		22.8	22.1	3.2
Parcours en milles des diesels utilisables par jour (sauf les éléments en réserve)		234	217	7.8
Trafic voyageurs				
Recettes voyageurs	$	34,491,894	34,331,531	0.5
Voyageurs payants transportés*		13,598,961	12,443,945	9.3
Voyageurs-milles payants*		1,189,051,239	1,044,192,458	13.9
Moyennes par mille de voie:				
Recettes voyageurs	$	1,396	1,387	0.6
Trains-milles		691	731	*5.5*
Total des wagons-milles—trains de voyageurs		7,173	7,603	*5.7*
Voyageurs-milles payants*		48,121	42,184	14.1
Moyennes par wagons-mille—voyageurs:				
Recettes voyageurs	c.	41.3	40.2	2.7
Voyageurs-milles payants*		14.2	12.2	16.4
Moyennes diverses:				
Recette par voyageur*	$	2.536	2.759	*8.1*
Recette par voyageur-mille*	c.	2.901	3.288	*11.8*
Parcours moyen par voyageur (en milles)*		87.4	83.9	4.2
Pourcentage de ponctualité—principaux trains de voyageurs		80.8	79.3	1.9
Parcours en milles des diesels utilisables par jour (sauf les éléments en réserve		385	379	1.6
Résultats d'exploitation				
Recettes totales d'exploitation par mille de voie	$	30,852	29,827	3.4
Dépenses totales d'exploitation par mille de voie		30,467	29,850	2.1
Recette ou *Perte* nette d'exploitation du chemin de fer par mille de voie		385	*23*	

*Note: En 1963 ces données ont été compilées selon une méthode améliorée. Pour fins de comparaison, les chiffres de 1962 ont été redressés.

	1963	1962	Augmentation ou *diminution* Tonnes	%
Analyse du trafic commercial (en tonnes)				
Produits agricoles	15,953,322	13,464,634	2,488,688	18.5
Animaux et produits d'origine animale	630,869	662,726	*31,857*	*4.8*
Produits miniers	28,015,448	27,108,716	906,732	3.3
Produits forestiers	9,335,912	9,096,858	239,054	2.6
Produits industriels et divers	29,506,969	27,256,436	2,250,533	8.3
Tous transports en wagons complets	83,442,520	77,589,370	5,853,150	7.5
Tous transports en lots brisés	635,873	795,403	*159,530*	*20.1*
Grand Total	84,078,393	78,384,773	5,693,620	7.3

ÉTAT STATISTIQUE DES 25 DERNIÈRES ANNÉES

Année	Revenus bruts	Recettes d'expl. du rail*	Dépenses d'expl. du rail*	Profit ou *perte* d'expl. du rail net*	Autres revenus*	Surplus ou *déficit* avant charges d'intérêt	Intérêt de la dette	Surplus ou *déficit*	Tonnes-milles commerciales	Recette par tonne-mille commerciale	Voyageurs-milles payants	Recette par voyageur-mille	Moyenne des effectifs
	millions	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	millions	c.	millions	c.	
1939	$207.2	$199,517	$187,091	$12,426	$ 967	$13,393	$53,488	*$40,095*	17,084	.938	875	2.035	81,672
1940	251.5	243,099	207,115	35,984	356	36,340	53,305	*16,965*	21,532	.904	1,125	1.929	86,366
1941	308.8	299,230	243,766	55,464	1,714	57,178	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1.810	95,362
1942	380.6	369,745	295,306	74,439	2,294	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1.784	100,651
1943	446.0	433,527	353,158	80,369	7,460	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1.848	106,893
1944	446.8	434,149	366,680	67,469	6,032	73,501	50,474	23,027	36,016	.893	3,697	1.888	108,278
1945	439.7	426,233	358,972	67,261	6,505	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1.953	110,591
1946	407.6	393,246	361,634	31,612	6,111	37,723	46,685	*8,962*	30,812	.975	2,289	2.190	109,809
1947	446.0	430,512	406,335	24,177	5,864	30,041	45,926	*15,885*	32,945	1.040	1,845	2.332	112,801
1948	499.7	483,396	471,589	11,807	1,002	12,809	46,342	*33,533*	32,943	1.195	1,755	2.368	115,395
1949	509.4	491,478	484,728	6,750	*161*	6,589	48,632	*42,043*	30,922	1.276	1,621	2.671	116,057
1950	562.6	543,275	502,252	41,023	3,138	44,161	47,422	*3,261*	31,988	1.394	1,408	2.834	116,347
1951	634.1	612,802	585,615	27,187	5,958	33,145	48,177	*15,032*	36,435	1.369	1,611	2.947	124,608
1952	684.5	661,349	640,233	21,116	4,441	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2.964	131,297
1953	707.7	680,669	660,248	20,421	9,199	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2.984	130,109
1954	652.1	623,552	623,965	*413*	4,182	3,769	32,527	*28,758*	32,882	1.529	1,472	2.973	122,237
1955	693.9	664,613	630,140	34,473	9,249	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.001	119,430
1956	785.7	754,931	710,977	43,954	13,906	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.054	126,639
1957	764.4	732,427	735,679	*3,252*	10,651	7,399	36,972	*29,573*	36,674	1.601	1,499	3.124	124,620
1958	716.3	680,993	698,327	*17,334*	12,264	*5,070*	46,521	*51,591*	35,077	1.554	1,269	3.270	113,086
1959	751.9	712,976	719,000	*6,024*	11,234	5,210	48,798	*43,588*	35,542	1.613	1,272	3.159	111,538
1960	723.4	663,214	681,692	*18,478*	12,004	*6,474*	61,023	*67,497*	34,011	1.547	1,208	3.171	104,155
1961	745.5	677,380	693,605	*16,225*	11,393	*4,832*	62,476	*67,308*	34,723	1.480	1,076	3.234	99,564
1962	772.1	701,623	707,442	*5,819*	19,398	13,579	62,498	*48,919*	35,595	1.487	1,044	3.288	97,922
1963	800.0	725,181	720,170	5,011	16,179	21,190	64,204	*43,014*	40,171	1.375	1,189	2.901	92,571**

* Chiffres redressés pour tenir compte des recettes nettes des Télécommunications sous le poste «Autres revenus».

** Chiffre calculé selon une nouvelle méthode en vigueur depuis le 1er janvier 1963. Selon l'ancienne méthode, la moyenne de 1963 serait de 95,906.

Le PRÉSIDENT: Je vous ferais remarquer qu'il y a comme à l'ordinaire des microphones sur les tables. Ils ne fonctionnent que lorsque le président vous donne la parole. J'espère que, comme par le passé, tous les membres du comité voudront bien coopérer. Étudions immédiatement ce rapport, article par article. L'an dernier nous avons réussi à demeurer dans les limites de chaque article et à faire entrer tous les détails financiers sous le premier titre, «Aperçu financier», et les hôtels sous «Hôtels». Ainsi, nous n'avons pas eu à revenir sur les différentes questions et à mêler les divers problèmes. Maintenant, si le Comité le désire, je propose que nous entamions la discussion sur le premier article. Mais auparavant, j'aurais dû souligner—quoique vous l'ayez sans doute remarquée—la présence, parmi nous, du ministre des Transports. Je crois qu'il désire dire quelques mots.

L'honorable J. W. PICKERSGILL (*Ministre des Transports*): Je m'excuse d'être en retard. Je suis plutôt de l'ancienne mode, et je croyais que le comité des chemins de fer siégeait dans la pièce qui lui est destinée. Mais quand je m'y suis rendu, je n'y ai trouvé qu'un grand nombre d'équipements de télévision. Après quelque temps, j'ai découvert où le Comité siégeait.

La raison pour laquelle j'ai demandé au président de me laisser dire quelques mots est la suivante: en raison de ce qui se passe à la Chambre des communes, il se peut qu'il y ait conflit entre mes diverses fonctions, et ce, à maintes reprises au cours de la séance. Aussi, j'espère que les membres du comité m'excuseront si je n'assiste pas à toute la réunion. C'est que je serai «là-bas».

M. GRÉGOIRE: C'est exactement ce que j'ai dit au tout début des séances. Je savais que nous devions siéger et que M. Gordon serait présent. Je le savais hier. J'ai proposé au Comité—et j'espère que M. le ministre sera d'accord—que nous ne siégions pas pendant les débats de la Chambre sur la question du drapeau. Autrement, il y aurait deux discussions importantes au même moment. Il n'est pas d'usage que le ministre des Transports exige l'étude de ces rapports devant le comité permanent plutôt que devant le comité de la session, quand nous ne nous attendions pas à ce que cette question soit discutée au moment même où la question du drapeau est discutée devant le Parlement. J'espère que M. le ministre conviendra que nous ne devons pas siéger pendant que la Chambre étudie la question du drapeau.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons tranché cette question il y a quelques instants. S'il doit y avoir des changements maintenant, ils doivent être faits par la Chambre. Si le ministre reçoit une demande pour de tels changements, nul doute qu'il la présentera à la Chambre en temps et lieu.

M. KINDT: Si le ministre n'est pas ici, à quoi bon se réunir? Si nous devons discuter de l'abandon de lignes d'embranchement et d'autres sujets, nous désirons que le ministre soit présent. Si ce n'est pas assez important pour que le ministre soit présent, alors pourquoi serait-ce assez important pour que nous dussions tous être présents? Nous ne sommes pas ici pour notre plaisir. Il ne tient qu'au ministre d'être présent, parce qu'il est à la tête du ministère.

Le PRÉSIDENT: Silence. Nous avons discuté de cette question il y a quelques instants, mais nous pouvons y revenir si c'est là le désir du Comité. Toutefois, le Comité a décidé de siéger cet après-midi et encore ce soir. Voilà ce qui a été décidé. La Chambre peut modifier cette décision plus tard. Mais je ne crois pas que nous devrions, en ce moment, reprendre la discussion.

M. GRÉGOIRE: Est-ce que le ministre ne conviendra pas que la proposition que j'ai faite est régulière?

M. PICKERSGILL: Je ne sais pas quels sont mes pouvoirs ici. Je ne suis pas membre du comité. Je ne suis ici qu'en tant que ministre. Je crois que c'est au Comité lui-même qu'il revient de prendre une décision sur ces questions.

M. GRÉGOIRE: J'en fais la proposition.

M. BALCER: Ne pourrait-on pas décider? Quel a été le résultat ou quelle décision a été prise? Je m'excuse d'être arrivé en retard.

Le PRÉSIDENT: Le comité a décidé de siéger après l'ordre du jour.

M. GRÉGOIRE: Je propose...

Le PRÉSIDENT: Un moment s'il vous plaît, monsieur Grégoire. Nous avons décidé de siéger cet après-midi après l'ordre du jour, et aussi ce soir à huit heures.

M. GRÉGOIRE: Je propose maintenant, appuyé par l'honorable membre de York-Nord, que le Comité ne siège pas pendant les séances de la Chambre, mais cette proposition ne doit s'appliquer qu'au débat sur le drapeau.

M. HORNER (*Acadia*): Proposez-vous que toutes discussions parlementaires s'arrêtent en raison des débats sur le drapeau, et que nous en venions à un arrêt complet?

M. GRÉGOIRE: Non. Je suis prêt à siéger tous les matins.

M. PASCOE: Demandons aux témoins si effectivement cela les incommoderait beaucoup. Il y a plusieurs personnes importantes qui sont présentes aujourd'hui.

M. GORDON: Si vous voulez me présenter à la Chambre comme témoin sur la question du drapeau, il me fera plaisir de me rendre à vos désirs.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire propose, appuyé par M. Addison, que le Comité ne siège pas pendant les débats sur le drapeau.

M. GRÉGOIRE: Nous pourrions commencer à neuf heures le matin.

Le PRÉSIDENT: La proposition est que l'on ne siège pas pendant les débats sur le drapeau.

M. RHÉAUME: Comment en sommes-nous arrivés à l'avis qui fut envoyé?

Le PRÉSIDENT: Le sous-comité directeur en a décidé ainsi.

M. RHÉAUME: La décision fut prise par le sous-comité directeur?

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. RHÉAUME: Pourquoi changeons-nous cette décision maintenant sans en avertir tous les autres membres du Comité? Quel sorte de badinage est-ce?

M. ROCK: Il est d'usage d'envoyer des avis indiquant sur quoi le Comité discutera. Mais je n'ai pas su avant ce matin que nous devions discuter le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ordinairement dans le cas des autres comités, nous recevons des avis nous indiquant ce qui sera discuté. J'ai été surpris d'apprendre seulement ce matin que nous devions discuter une question aussi importante que le rapport financier des Chemins de fer Nationaux du Canada ou son rapport annuel.

Le PRÉSIDENT: C'est la seule question qui intéresse le Comité en ce moment, monsieur Rock.

M. GRÉGOIRE: Au sujet de la proposition, je voudrais rappeler au ministre des Transports que lorsqu'il fut décidé que ce rapport serait étudié par un comité permanent plutôt que par un comité parlementaire, il a souligné à la Chambre que nous serions avertis d'avance quant au temps où ce rapport serait étudié, de façon que des changements dans le personnel puissent être effectués. Je n'ai appris qu'hier que le Comité devait siéger ce matin. Je n'ai jamais reçu un tel avis. Je l'ai appris hier en lisant les Procès-verbaux de la Chambre. Je n'ai jamais reçu cet avis et je suis membre du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce ne serait pas juste pour tout le monde. Votre whip fut averti et il était présent à la réunion du sous-comité directeur. Sommes-nous prêts à mettre la motion aux voix?

M. GRÉGOIRE: Le ministre des Transports avait promis de nous avertir quant à la date où ce rapport serait étudié.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à mettre la motion aux voix? Ceux qui sont pour, contre?

La motion est rejetée.

Je déclare la motion rejetée.

Maintenant, procédons à l'étude du premier article: Aperçu financier.

M. GORDON: Puis-je faire une courte déclaration? Pour bien commencer la discussion, je dirai qu'à Ottawa, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont ajouté deux nouveaux wagons-restaurants à leur service voyageurs. Ces wagons sont d'un type spécial. On y réchauffe dans un four à micro-ondes, des repas cuits d'avance et en quelques secondes vous avez un délicieux repas chaud. J'invite tous les membres du Comité qui désirent déjeuner avec nous, de venir à la gare Union n'importe quand après midi et demi. Vous pourrez alors déguster un excellent repas et en même temps, jeter un coup d'œil sur les facilités qu'offre ce nouveau wagon-restaurant. Tous les membres du Comité qui désirent s'y rendre après l'heure dite sont les bienvenus; il nous fera plaisir de les recevoir. S'il le faut, nous accepterons tous les membres du Comité et j'entends même les membres absents, si vous voulez les prévenir.

Le PRÉSIDENT: Le premier article à l'étude est: «aperçu financier».

M. PRITTIE: Je voudrais aborder directement la question de la dette à long terme dont parle M. Gordon. A mon avis, M. Gordon désire que le gouvernement finance de nouveau à un taux d'intérêt moins élevé une partie des obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada. Monsieur Gordon, voulez-vous m'indiquer la nature des obligations indiquées à la page 25, et en particulier, celles sous le titre de dettes à long terme que l'on retrouve sur cette page?

M. GORDON: Notre dette à long terme, comme vous pouvez le voir à la page 25, est une dette accumulée en raison d'émissions impayées. Elle s'élève à $1,791,253,526. Ceci représente le total des créances à recouvrer sur lesquelles nous devons payer de l'intérêt.

M. PRITTIE: Puis-je poser une autre question? D'après les deux ou trois derniers postes, il semble que la majeure partie de la dette provient des obligations qui ont été émises dans les 15 à 20 dernières années. N'est-ce pas?

M. GORDON: C'est juste.

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

M. PRITTIE: Les taux d'intérêt ne semblent pas tellement élevés en certains cas. Pensez-vous obtenir des taux d'intérêt plus bas et émettre des obligations du gouvernement plutôt que des obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Nous avons proposé au gouvernement de capitaliser de nouveau la compagnie des Chemins de fer. Ces propositions ne sont pas connues du public et je ne peux en divulguer les détails tant que le gouvernement ne les fera pas connaître. Comme il est indiqué à la page 16, c'est un fait que:

> La plus grande partie de la dette peut être considérée comme un héritage du passé, découlant d'une étroite politique d'amortissement qui empêchait le Chemin de fer de pourvoir à ses immobilisations par autofinancement.

Ceci signifie que lorsque notre matériel de même que d'autres biens vinrent hors d'usage, il a fallu les remplacer. Cependant, on n'a pas prévu assez d'amortissement pour fournir le capital requis afin de renouveler ce matériel et les autres biens. Nous avons donc dû en emprunter, et nous avons dû aller en emprunter sur le marché et payer les prix en vigueur à ce moment-là, quels

que furent les taux du marché. Cet emprunt s'est effectué quand nous avons émis ces obligations dans le but de trouver le capital nécessaire pour financer ce renouvellement du matériel du Chemin de fer.

De fait, notre proposition expose au gouvernement que cette politique d'amortissement pratiquée par le passé—que nous appelons un amortissement non reconnu—devrait maintenant être reconnue de façon à nous affranchir de l'intérêt applicable aux émissions que nous avons faites sur le marché.

M. PRITTIE: Le problème, c'est que vous devez emprunter; ce n'est pas le taux d'intérêt lui-même?

M. GORDON: C'est exact. Vous avez touché le problème; nous devons obtenir nos capitaux au moyen d'emprunts plutôt que de pouvoir les créer à même nos propres ressources.

Il ne faut pas oublier qu'à partir de 1956, après l'adoption de ce que l'on a appelé des pratiques de comptabilité uniformes qu'a autorisées et régularisées la Commission des transports, les Chemins de fer Nationaux ont pourvu à la totalité des dépréciations nécessaires à l'avenir.

Nous demandons une aide—si l'on peut ainsi dire—parce que, avant 1956, ces pratiques relatives à la dépréciation totale n'étaient pas appliquées, de sorte que la dépréciation non partagée—c'est le terme que nous employons en jargon de comptabilité—s'applique au passé.

Je désire faire une dernière remarque. Si ces pratiques relatives à la dépréciation avaient été appliquables avant 1956 selon la même méthode que celle que nous avons appliquée après cette date, le déficit de dépréciation qui en aurait résulté—advenant un déficit—eût été plus considérable que celui dont nous avons tenu compte. L'argent eût été disponible sous forme de réserves de dépréciation, permettant l'achat de nouvel équipement au moment voulu. Par conséquent, nous désirons effacer l'effet des pratique ayant servi à calculer les déficits dans le passé.

Une fois ces ajustements effectués, le chemin de fer pourra financer tous ses besoins de capitaux futurs à même ses propres ressources.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, à la page 20 du rapport, nous réalisons tout de même que votre actif est égal à votre passif. Alors, lorsque vous payez des intérêts sur la dette du National-Canadien, même . . .

M. ROCK: J'invoque le règlement, monsieur le président. N'étudions-nous pas le fond de la question qu'a soulevée M. Prittie?

M. GRÉGOIRE: Oui, et c'est sur ce sujet que je parle.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions l'état financier.

M. ROCK: Alors, je puis revenir à la question qu'a soulevée M. Prittie?

M. GRÉGOIRE: Je parle de la question qu'a soulevée M. Prittie.

M. ROCK: Vous la transformez en un autre sujet.

M. GRÉGOIRE: Non. Alors, si votre actif est égal à votre passif, vous payez de l'intérêt sur des montants empruntés qui sont représentés par une valeur de la compagnie des Chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: Oui. Toute dette à recouvrer, entre les mains du public, ou toute dette due à l'État, est une dette à l'égard de laquelle nous payons des intérêts, et ce sont ces intérêts dont j'ai parlé.

M. GRÉGOIRE: Mais cette dette est représentée par des valeurs du National-Canadien? Alors vous ne payez pas deux fois pour l'équipement ancien et l'équipement nouveau?

M. R. T. VAUGHAN (*Secrétaire, Chemins de fer Nationaux du Canada*): Pouvez-vous expliquer ce point davantage?

M. GORDON: Je désirerais y réfléchir.

M. VAUGHAN: Il serait peut-être utile que ce point soit élucidé.

M. PRITTIE: Monsieur le président...

M. GORDON: Permettez-moi de songer à cette question, car il n'est pas facile d'y répondre.

Si les pratiques relatives à la dépréciation avaient été appliquées avant 1956, alors les déficits des années antérieures à 1956 auraient été plus considérables, et ils auraient été versés aux Chemins de fer nationaux à même les comptes publics de l'année courante. En d'autres termes, le gouvernement comble les déficits chaque année.

Parce que la totalité de la dépréciation n'a pas été établie, le National-Canadien n'a pas reçu ce montant, et ainsi il n'a pu accumuler une réserve destinée à remplacer l'équipement, les biens hors d'usage. C'est pourquoi nous avons dû emprunter plutôt que d'obtenir l'argent nécessaire du gouvernement. A l'égard des montants empruntés, nous avons payé les taux d'intérêt indiqués à la page 25. Ainsi, nous payons des intérêts sur les montants à percevoir, mais nous ne payons pas deux fois; nous ne payons qu'à l'égard de la dette en cours. Cette situation est assez curieuse, car on peut affirmer que si les Chemins de fer nationaux avaient touché les paiements relatifs à la dépréciation avant 1956, ils auraient pu avoir en caisse ces montants à l'égard desquels ils auraient perçu des intérêts.

M. GRÉGOIRE: Mais, monsieur Gordon, si on regarde au cours des vingt-cinq dernières années, pendant seize ans vous avez eu des déficits de quarante millions, seize millions, huit millions, quinze millions, trente-trois millions, quarante-deux millions, quinze millions et ces dernières années, soixante-sept, soixante-sept, quarante-huit et quarante-trois millions. Est-ce que cela ne serait pas—vous avez reçu ces montants-là du gouvernement pour parer vos déficits—est-ce que cela n'égaliserait pas les montants que, les années précédentes, l'administration précédente n'aurait pas prévus en réserve pour dépréciation?

M. GORDON: Non.

M. GRÉGOIRE: Est-ce que cela ne serait pas égal à ce que vous auriez mis de côté pour dépréciation au cours des années précédentes? Ou ce montant serait-il inférieur?

M. GORDON: Non, monsieur Grégoire. Les déficits inscrits, que vous avez mentionnés, ne comprenaient pas les frais de dépréciation que j'ai cités. En d'autres termes, si les frais de dépréciation avaient été imputés de la façon que j'ai expliquée, alors les déficits relatifs à chacune de ces années auraient été plus considérables et le montant plus élevé aurait été le montant que nous aurions versé à la réserve pour fins de dépréciation.

Encore une fois, ces déficits ne sont pas assez élevés pour subvenir au montant de la dépréciation que j'ai mentionné.

M. GRÉGOIRE: Une dernière question, monsieur Gordon, j'ai ici le rapport financier du Pacifique-Canadien pour 1963. Je vois que le National-Canadien en 1963 a un surplus de 21 millions et le Pacifique-Canadien 56.6 millions. Évidemment les intérêts ou frais fixes du National-Canadien sont de soixante-quatre millions et ceux du Pacifique-Canadien, de seize millions, mais le National-Canadien a reçu une subvention en dehors des subventions accordées en vertu de la loi sur le tarif-marchandises, que le National-Canadien reçoit une subvention de vingt-neuf millions et que le Pacifique-Canadien n'en reçoit pas et que de plus le Pacifique-Canadien a payé quarante-trois millions d'impôt sur les profits.

M. GORDON: Excusez-moi de vous interrompre. Vous parlez des subventions qui paraissent à la page trois. Vous vous trompez lorsque vous dites

que le Pacifique-Canadien ne reçoit pas ces subventions. Cette compagnie, tout comme la nôtre, touche la même partie des subventions qui s'applique à leurs opérations. Elle reçoit sa part des paiements provisoires, par exemple; elle ne touche pas les subventions applicables à Terre-Neuve, car elle n'exploite aucune ligne dans cette province, mais elle bénéficie des subventions de réduction accordées à l'égard des tarifs-marchandises, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, ainsi que des subventions et des paiements provisoires accordés à l'égard du pont est-ouest. Le Pacifique-Canadien reçoit les mêmes subventions au pro rata que les Chemins de fer Nationaux.

M. GRÉGOIRE: Même en ce qui concerne la subvention provisoire et la Loi...

M. GORDON: Oui, en ce qui concerne la subvention provisoire. Vous vous rappellerez que cette dernière s'élève à 50 millions de dollars, répartis entre tous les chemins de fer du Canada. Nous en avons touché 29 millions de dollars; le reste a été attribué au Pacifique-Canadien et à certaines compagnies de chemin de fer moins importantes telles que l'Algoma Central et autres. Le Pacifique-Canadien a reçu sa part entière de cette subvention provisoire.

M. GRÉGOIRE: Maintenant je remarque que le Pacifique-Canadien paie des impôts sur le revenu sur les profits de la compagnie, de l'ordre de $28,700,000. Est-ce que le National-Canadien ne paie pas? En fait, comment...

M. GORDON: Un instant. Voilà une question de fait. Le Pacifique-Canadien paie des impôts parce qu'il accuse des profits. Les Chemins de fer Nationaux sont également sujets à l'impôt sur le revenu, qu'ils paieront lorsqu'ils accuseront un profit; cependant, ils n'en paient aucun en ce pays à l'égard de leurs déficits.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, si vous voulez me laisser poser ma question au complet, vous allez probablement voir ce que je veux dire. Je sais fort bien qu'une compagnie qui ne fait pas de profits, ne paie pas d'impôts, et s'il y a un déficit, ordinairement le gouvernement ne paie pas le déficit pour une compagnie privée. Donc, il y a $28,700,000 d'impôt que la compagnie paie et elle paie des montants aux actionnaires de l'ordre, l'an dernier, de 36 millions. Est-ce qu'il y a des raisons spéciales pour lesquelles le Pacifique-Canadien peut arriver avec des profits comme cela, payer des impôts, payer des dividendes aux actionnaires, alors que le National-Canadien, lui, arrive encore avec 43 millions de déficit sans payer d'impôt, sans payer de profits ou de dividendes aux actionnaires?

M. GORDON: Oui, il y a des raisons évidentes pour cela, et il serait très long de toutes les expliquer. Cependant, il ne faut pas oublier que le Pacifique-Canadien—et cela est très important—retire des profits sur des revenus extérieurs provenant d'entreprises étrangères à leur chemin de fer. Un des exemples les plus remarquables...

M. GRÉGOIRE: Les Chemins de fer Nationaux, également.

M. GORDON: Non, nous n'avons aucune entreprise de ce genre. Nous n'avons aucun contrôle sur la *Consolidated Mining and Smelting Company*, par exemple, alors que le Pacifique-Canadien retire des revenus d'un nombre considérable d'autres placements.

J'ajouterai qu'il faut tenir compte d'un deuxième point, qui est le principe dont nous parlons. Si nous faisons accepter nos projets visant à éliminer les pratiques antérieures relatives au calcul de la dépréciation, alors je puis prédire que les Chemins de fer Nationaux accuseront un profit comparable, pour ainsi dire, à la partie ferroviaire des exploitations du Pacifique-Canadien, et nous paierons de l'impôt sur le revenu au même taux que cette compagnie. Cependant, nous devons éliminer cette ombre du passé avant que nous puissions

nous placer sur un pied d'égalité avec le Pacifique-Canadien; c'est là un des arguments que nous exposons au gouvernement. Nous prétendons que si nous réussissons à faire disparaître l'état de confusion qui existe auprès du public relativement à la comparaison entre les deux compagnies de chemins de fer, alors nous pourrons les placer toutes deux sur la même base. Actuellement, elles ne sont pas sur la même base, et en jetant un coup d'œil sur le rapport du Pacifique-Canadien, vous pouvez constater que les pratiques relatives à la dépréciation et à la comptabilité ne sont pas les mêmes.

Avez-vous le rapport du Pacifique-Canadien? Comparez le bilan avec le montant relatif à la dépréciation et vous constaterez que ce dernier est plus élevé que le nôtre comparativement à la totalité de l'actif, ce qui prouve, je crois, que cette compagnie a pu accumuler, au cours des années, sa dépréciation dans une mesure plus considérable que nous n'avons pu le faire. Je ne me rappelle pas le montant exact; je le citerai approximativement, et l'on pourra me corriger sur ce point. Si le montant de notre dépréciation, relativement à notre compte d'immobilisation, était le même que celui du Pacifique-Canadien, nos réserves pour fins de dépréciation seraient plus élevées d'un milliard de dollars qu'elles ne le sont actuellement.

M. L. J. TOOLE (*Vice-président de la comptabilité et des finances, Chemins de fer nationaux*): Ce chiffre est à peu près exact.

M. GRÉGOIRE: C'est ce qu'indique le Pacifique-Canadien—un milliard de dollars.

M. GORDON: Nos réserves pour fin de dépréciation s'élèveraient à environ un milliard de dollars de plus qu'actuellement. Voilà le point principal que nous désirons signaler; ce montant représente le déficit dans nos réserves de dépréciation. Si nous avions accumulé ce montant pour dépréciation, notre dette en serait réduite d'autant.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je vois que les autres revenus du Pacifique-Canadien s'élèvent à 21 millions, et ceux du National-Canadien, à 16 millions. Maintenant, je désirerais savoir si le National-Canadien demande que le gouvernement efface complètement sa dette et que ce chemin de fer recommence à zéro avec son capital, c'est-à-dire ses valeurs, mais sans dette, de telle sorte que le National-Canadien ne paiera aucun intérêt?

M. GORDON: Non; nous demandons simplement que l'on reconnaisse que le montant de notre dépréciation est trop bas, à cause des pratiques comptables du passé, et que l'on nous libère des intérêts sur cette dette, et uniquement de ce montant.

Je ne puis pour le moment révéler le montant en question puisque le gouvernement est encore à en discuter avec nous, mais la somme que nous pourrions approuver au cours de nos discussions sur la comptabilité, sera conforme au montant du déficit d'amortissement; notre proposition est donc que le gouvernement prenne ce déficit à charge en ce qui a trait aux paiements d'intérêts, diminuant d'autant le montant de la dette, mais pas davantage.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, les noms suivants sont inscrits: M. Rapp, M. Horner, M. Rock, M. Balcer, M. Addison et M. Fisher.

M. PRITTIE: M. Grégoire a commencé ses questions avant que je n'aie vidé mon sujet et j'ai encore une question à poser.

Le PRÉSIDENT: Nous reviendrons à vous, monsieur Prittie. J'ai une longue liste de membres qui désirent poser des questions. Je leur en donne donc la chance et je reviens à vous.

M. RAPP: Monsieur le président, ma question se rapporte à une déclaration en page trois concernant le transport de la potasse.

M. FISHER: J'invoque ici le Règlement. Nous discutons, dans son ensemble, de la dette des Chemins de fer Nationaux, comme en fait foi l'aperçu financier.

Ne devons-nous pas nous borner à cette discussion? J'ai dans ce domaine des questions à poser. La question de M. Rapp m'intéresse, mais elle ne nous acheminera pas vers le sujet suivant.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rapp, votre question porte-t-elle sur l'aperçu financier à la page deux?

M. RAPP: Je fais allusion à la page trois.

Le PRÉSIDENT: Cela peut donc attendre. Monsieur Horner, votre question se rapporte-t-elle à la page deux?

M. HORNER (*Acadia*): Ma question a trait à l'aperçu financier. De vos commentaires, monsieur Gordon, je déduis que votre comptabilité d'amortissement, au cours des années 1950 à 1960, était insuffisante pour compenser la dépréciation énorme des locomotives à vapeur et du matériel en général.

M. GORDON: Cela remonte encore plus loin.

M. HORNER (*Acadia*): Cela remonte plus loin que les années 1950 à 1960?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): A examiner le tableau de la page 32, je ne vois pas le montant total de la dette; j'aperçois cependant qu'on y a inscrit l'intérêt sur la dette. Celle-ci a été réduite de façon radicale en 1952.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): En 1951 vous avez payé 48 millions en intérêts et ce montant a été nettement réduit en 1952 alors qu'il ne se chiffrait plus qu'à 25 millions. A partir de ce moment, la somme est allée en augmentant pour devenir en 1963, 64 millions. Je suppose, par conséquent, que la dette s'est également accrue depuis 1952.

M. GORDON: La dette résulte du fait que nous n'avions pas de réserves d'amortissement pour les dépréciations antérieures. Si nous avions eu ces réserves, l'emprunt n'aurait pas été nécessaire.

M. HORNER (*Acadia*): Mais je prétends que la plupart des réserves d'amortissement auraient du être retirées depuis 1952.

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): D'après votre système de comptabilité, à combien s'élève la dette totale des Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: La dette totale, à long terme, dont nous venons de parler et ainsi qu'elle figure à la page 25, s'élève à 1,791 millions de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): A combien s'élevait-elle en 1952 après la nouvelle consolidation?

M. VAUGHAN: A 1,400 millions de dollars environ. Avant la revision du capital.

M. GORDON: Elle s'élevait en effet à 1,400 millions. Le règlement à l'époque a été de 736 millions. Notez, qu'en vertu de la Loi sur la Revision du Capital en 1952, nous avons reçu une certaine assistance sans que toutefois il y eût compensation pour la dépréciation qui nous était due.

M. HORNER (*Acadia*): Ceci est peut-être vrai en ce qui concerne l'amortissement non comptabilisé entre 1950 et 1960 ou antérieurement, bien que je prétende qu'il y en eût beaucoup entre 1950 et 1960. Mais ne croyez-vous pas que si ce montant était annulé, il en résulterait une image passablement faussée en ce qui concerne la direction? Dans votre dernier paragraphe, vous déclarez que si la somme n'est pas annulée il en résultera une atteinte à la réputation de la direction ainsi qu'à la compétence du personnel; par contre, si tous les frais de dettes étaient abolis n'en résulterait-il pas un système comptable défectueux?

M. GORDON: Si nous annulions tous les frais, oui; mais là n'est pas notre intention. Nous nous proposons de reconnaître le déficit d'amortissement tel qu'il est en fait.

M. HORNER (*Acadia*): Quel serait le tantième de ce déficit?

M. GORDON: Ceci me regarde. Nous avons fait des représentations au gouvernement et je ne crois pas qu'il soit de mise d'en préciser les détails avant que le gouvernement ne décide lui-même de les révéler. On nous a promis une loi sur la revision du capital; j'espère qu'elle vous sera présentée au cours de la présente session. Maintes fois, il a été question à la Chambre des Communes de cette mesure législative que le gouvernement veut déposer. On révélera alors tous les détails et les chiffres en question. Ce n'est pas qu'il me répugne de révéler ces chiffres, mais je ne me crois pas en droit de le faire avant que les projets du gouvernement soient présentés sous forme de mesure législative.

M. FISHER: En rappel au règlement, monsieur le président, voilà un détail très important et j'aimerais signaler que M. Gordon s'est, pour ainsi dire, déjà adressé au grand public relativement à ce sujet; c'est-à-dire qu'il a donné plusieurs conférences, et j'ai en main une lettre qu'il a écrite au *Montreal Star* où il expose la situation du point de vue des Chemins de fer Nationaux pour la raison précise que le journal avait déjà soulevé la question dans un éditorial. M. Crump s'est prononcé contre cette revision et il y a eu d'autres critiques. Je ne sais où nous pouvons en venir puisque M. Gordon ne peut nous donner des précisions. C'est maintenant du domaine public. Je présume, eu égard aux termes énergiques de M. Gordon dans la dernière partie de son rapport, qu'il entend soulever la question devant ce Comité et je ne sais ce que nous pourrons faire, à moins d'avoir un peu plus de détails sur les recommandations. Soit que nous nous entendions pour discuter, du point de vue abstrait, de la direction des Chemins de fer Nationaux en général et de son attitude à l'égard des méthodes d'amortissement dans le passé, ou . . .

M. GORDON: A ce propos, je dirais, monsieur Fisher, que la situation exacte est celle-ci; nous sommes à discuter en principe si, oui ou non, un redressement tel que je l'ai exposé, serait opportun. Les lettres que j'ai écrites et les discours que j'ai faits visaient le principe.

M. FISHER: Vous êtes donc prêt, et le ministre est prêt (car je crois que cela concerne le ministre) à avoir une discussion aussi complète que possible avec la seule réserve que vous vous refusez à rentrer dans les détails de la proposition?

M. GORDON: L'énoncé me paraît juste; cependant je ne sais pas tout à fait à quoi je m'engage puisqu'en traitant le sujet nous pouvons envahir d'autres domaines. Toutefois, puisque vous citez la lettre que j'ai écrite au *Montreal Star*, je crois qu'il serait utile que je vous en lise un paragraphe qui traite du même sujet:

> Pour résumer une situation compliquée: les réserves d'amortissement étaient nettement insuffisantes pour fournir les capitaux nécessaires au remplacement du matériel ancien par du matériel moderne et pour les nouveaux mécanismes du domaine de l'automatisation. Notre comptabilité actuelle, en vigueur depuis 1956, prévoit les remplacements d'une façon normale, mais antérieurement les montants inscrits à cette fin aux dépenses d'exploitation étaient par trop insuffisants. En conséquence, nous voulons faire admettre le déficit d'amortissement des réserves antérieures, qui a poussé le National-Canadien à accroître sa dette et le service d'intérêt qui s'y rattache, afin de pourvoir aux remplacements nécessaires.

Voilà, en quelques mots, où en sont les choses. Les détails ainsi que les modalités comptables qui accompagneront le redressement peuvent, à mon avis, attendre que la proposition précise vous soit présentée en Chambre selon l'ordre établi.

M. HORNER (*Acadia*): Dans un sens, aux termes de votre dernier paragraphe, vous demandez que le Comité recommande au gouvernement, d'une façon ou d'une autre, que le déficit d'amortissement qui aurait du être déduit ou remboursé antérieurement, le soit dans une certaine mesure maintenant? Je crois comprendre que vous vous adressez à ce Comité dans l'espoir que le gouvernement donnera suite à vos projets; cependant vous ne renseignez le Comité ni en ce qui concerne la réduction des frais de la dette ni en quoi que ce soit.

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que nous devrions avoir de plus amples informations.

M. GORDON: Je n'ai nullement l'impression de demander au Comité qu'il recommande quoi que ce soit. Dans le rapport annuel j'expose tout simplement le point de vue de la Direction et je tente de signaler les avantages qui découleraient d'un redressement, tant pour les Chemins de fer Nationaux du Canada que pour le pays en général. Je souhaiterais en effet que vous puissiez recommander cela.

M. HORNER (*Acadia*): Assurément.

M. GORDON: Je souhaiterais que vous le recommandiez, mais je ne vous le demande pas avant que vous ayez en main les détails de la proposition.

M. HORNER (*Acadia*): C'est précisément où je voulais en venir.

M. GORDON: Ce n'est qu'en votre qualité de député que vous pouvez donner suite à la proposition. Lorsque vous en serez saisi et qu'il vous sera demandé de légiférer, vous recevrez alors toutes les précisions.

M. HORNER (*Acadia*): Il me semble que nous pourrions obtenir beaucoup plus de précisions de vous, ici-même, que nous n'en obtiendrions lorsque la proposition passera en Chambre.

M. GORDON: Je présume qu'il y aura examen en comité.

M. HORNER (*Acadia*): Vous nous demandez d'approuver ce rapport.

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Vous faites des représentations au gouvernement dans ce rapport.

M. GORDON: Un instant. Il y a toujours eu malentendu à ce sujet et je crois le moment propice pour tenter de le dissiper.

Il s'agit ici du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada qui n'exige l'approbation de personne sauf celle de mon conseil d'administration et de moi-même. C'est notre rapport et même si vous en aviez la velléité, vous ne pourriez pas y changer un mot.

M. FISHER: Nous pouvons le commenter.

M. GORDON: Assurément. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le rapport vous est présenté.

M. HORNER (*Acadia*): Mais la coutume ne veut-elle pas que nous approuvions le rapport.

M. GORDON: Je ne serais que trop heureux de vous voir approuver le rapport, mais vous avez déclaré que je sollicitais une recommandation et il n'en est rien puisqu'il s'agit ici de notre rapport.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je formule une objection. Lorsque M. Gordon déclare que nous ne pouvons amender son rapport, j'aimerais lui rappeler qu'au moment de la présentation du budget du ministère des Transports à la Chambre des communes, nous serons en mesure d'amender le rapport en question.

M. GORDON: Vous ne pouvez modifier ce rapport. Je vous cite la loi à ce propos.

M. GRÉGOIRE: Puis-je finir mon énoncé?

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, puis-je finir ma déclaration? C'est mon avis que lorsque le budget du ministère des Transports sera présenté à la Chambre, le premier venu d'entre les députés pourra proposer que l'argent à dépenser par le National-Canadien soit réduit à $1.

M. GORDON: En effet, et ce montant serait alors notre budget.

M. GRÉGOIRE: Il y aurait alors amendement.

M. GORDON: Oui, mais cela ne changerait rien au rapport.

M. GRÉGOIRE: C'était le genre de modification que j'avais en tête.

M. GORDON: Aux termes de la loi, le conseil d'administration doit présenter au Parlement un rapport annuel où il expose les résultats des opérations de l'entreprise, les sommes déboursées au fonds de capital du réseau et toutes autres informations qui lui semblent devoir intéresser le public ou être utiles au Parlement par rapport aux circonstances qui existent au moment du rapport ou selon qu'il est sommé de le faire de temps à autre par le gouverneur en conseil.

Je réitère qu'il s'agit ici du rapport des Chemins de fer Nationaux et personne ne peut le modifier. Lorsqu'on vous présentera notre budget d'immobilisations et qu'on vous demandera d'approuver nos dépenses, vous pourrez alors, si vous le désirez y apporter des modifications, mais vous ne pouvez en rien amender le rapport. C'est là où je veux en venir. Voici notre rapport et vous n'y pouvez rien, si je puis m'exprimer de la sorte.

M. ROCK: Monsieur le président, je demande un débat plus ordonné. Lorsque M. Prittie avait la parole, j'ai voulu poser une question sur ce même sujet et on ne me l'a pas permis. Maintenant les questions sont lancées par tout le monde et je ne crois pas que ce soit raisonnable.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Sur la liste j'ai le nom de M. Horner, qui a la parole, vient ensuite M. Balcer, M. Rock et M. Addison. Si vous vous montrez patients, chaque membre du Comité aura son tour. C'est mon intention d'être juste envers tout le monde et à cette fin je sollicite votre collaboration coutumière et vous prierais de vous abstenir de soulever des objections pour des riens. Monsieur Horner, avez-vous terminé votre interrogatoire?

M. HORNER (*Acadia*): J'ai terminé pour le moment.

M. BALCER: Relativement aux dernières remarques de M. Gordon, je ne sais s'il serait en mesure de répondre à ma question. Je crois que nous sommes ici dans le but de discuter les principes de son projet de refinancement mais je ne crois pas que nous puissions demander au témoin de dévoiler des montants particuliers ou de fournir certains indices de cette nature parce que le gouvernement étudie actuellement le projet. Je me demande si M. Gordon peut nous assurer que s'il obtient l'appui du gouvernement pour son projet de refinancement, les chemins de fer du National-Canadien seront en mesure d'éliminer des dificits comme ceux que nous avons connus les quelques dernières années. S'agit-il de 40, 10 ou 5 millions de dollars? Pouvez-vous nous donner quelques indices sans être absolument précis?

M. GORDON: J'irai même jusqu'à dire qu'au fond, nous demandons un allégement suffisant qui nous permettra de montrer dans nos livres le montant que nous y indiquons comme une faible dépréciation. Le montant doit s'appuiyer sur ce chiffre ainsi que notre projet, et, avec ces données, nous comptons persuader le gouvernement que le montant d'allégement sera suffisant pour permettre au National-Canadien d'éliminer ses déficits.

Je suis très heureux que vous ayez soulevé cette question parce qu'elle en entraîne une autre. Je ne voudrais pas donner l'impression—c'est peut-être ce qui est arrivé—que notre projet de recapitalisation est basé uniquement sur

cet article en particulier. Des législations antérieures dénotent bien d'autres facteurs, rappelez-vous, entre autres, la législation de 1952 qui fut adoptée avec l'intention bien arrêtée de la reviser dix ans plus tard. Plusieurs facteurs de cette législation ont expiré en 1962 mais ont été renouvelés année après année et seront de nouveau présentés. Le point principal dont je veux parler est celui-ci: le montant d'allégement que le gouvernement nous octroiera s'il le veut bien, quand il acceptera notre projet, nous permettra d'obtenir un surplus à l'avenir.

M. BALCER: Cela étant dit, pourriez-vous nous fournir quelques chiffres relativement à cette légère baisse dans la dépréciation des opérations? Auriez-vous ces chiffres.

M. GORDON: Ce sont les chiffres de base qui influent sur le projet tout entier.

M. BALCER: Je suis certain que vous connaissez ces chiffres, tout aussi bien que le gouvernement les connaît.

M. GORDON: Permettez-moi de vous répondre ainsi.

M. BALCER: Peut-être devrais-je plutôt poser cette question au ministre?

M. GORDON: Je ne crois pas que le ministre soit en mesure de vous répondre et voici pourquoi.

Une VOIX: Vous le sous-estimez donc?

M. GORDON: Je veux plutôt dire que nous sommes entrés dans des détails très subtiles, dans des discussions techniques et complexes quant à l'établissement de chiffres. De telles discussions ont lieu entre les comptables du ministère des Finances, le ministère des Transports et les chemins de fer du National-Canadien. Je crois avoir indiqué ce montant, mais je ne pourrais affirmer que ce montant ne sera pas plus élevé car il existe encore maints points techniques dont il faut tenir compte; cependant, j'espère que cette difficulté sera résolue bientôt. Il y a eu des discussions très vives à ce sujet.

Je ne crois pas aller trop loin en disant qu'il existe un certain ordre quant aux montants. Il y a deux ou trois façons différentes de voir le schéma. Il s'agit d'une formule comptable qu'on utilise pour trouver la dépréciation de tous les différents types de propriétés. Notre inventaire ne porte pas uniquement sur des locomotives mais sur d'autres biens, sur des milliers d'articles en fait. Ce fut une énorme tâche que d'arriver à ces méthodes par des analyses ardues. On discute même encore afin de savoir si c'est bien la bonne façon d'envisager le problème. Nous devrons en venir à une entente quant à la formule mais, pour le moment, nous nous bornons encore à regarder des chiffres.

M. BALCER: Le gouvernement a-t-il accepté le principe de votre projet?

M. GORDON: Oui, je crois que le gouvernement l'a accepté et peut-être que le ministre aura l'obligeance de confirmer cela?

M. PICKERSGILL: Je crois pouvoir dire que le fait que le premier ministre ait dit en Chambre que ce bill est un de ceux que nous tenterons de présenter au cours de la présente session est la meilleure preuve que le gouvernement accepte le principe voulant qu'on ait la même dépréciation pour les deux compagnies de chemin de fer, autrement nous ne pouvons pas comparer les résultats. Je puis confirmer ce que M. Gordon dit, le problème de la comptabilité est énorme lorsqu'on effectue un recul considérable dans le temps. Même les experts qui conseillent les chemins de fer et nous conseillent ne se sont pas encore entendus. Je sais que ces experts travaillent fort à cette tâche mais, en dernier ressort, la décision incombe au sous-ministre des Finances ainsi qu'au ministre des Finances et il est superflu de dire à qui que ce soit ici que le ministre et le sous-ministre ont eu beaucoup à faire pour des problèmes financiers très compliqués à part le problème des chemins de fer du National-Canadien, mais ils font un effort pour se libérer et se pencher sur ces problèmes

dès qu'ils le pourront. S'ils n'avaient pas d'autres questions à résoudre, je crois que ce problème serait bientôt résolu. Je compte que nous aurons la solution très bientôt.

M. GORDON: Je crois de plus devoir vous rappeler en ce qui a trait à l'approbation par le gouvernement, que le gouvernement en 1962 avait aussi dit qu'il y aurait une revision de tout l'actif des chemins de fer du National-Canadien, j'ai donc l'approbation de deux gouvernements.

M. PICKERSGILL: J'ai bon espoir que M. Balcer approuvera le bill.

M. KINDT: J'aimerais poser une autre question.

M. ROCK: J'ai la parole.

M. KINDT: Ma question se rapporte au même sujet.

M. ROCK: La question que je désirais poser est relative au sujet traité par M. Prittie.

Monsieur Gordon, en 1939 les chemins de fer du National-Canadien n'avaient que 53 millions de dollars d'intérêts à payer pour leurs dettes et, en 1963, ce montant était passé à 64 millions. Jadis, vous avez attribué les malaises financiers des chemins de fer du National-Canadien au fait que vous avez pris des sociétés en faillite, encourant leurs dettes et intérêts. Vous tentez de faire croire que vos malaises présents sont dus à cela. J'aimerais connaître le montant des intérêts payés par ces chemins de fer en ce temps-là afin de pouvoir établir une comparaison. Les intérêts s'élevaient-ils à dix, vingt ou trente millions par année?

M. GORDON: Lors de la revision de 1952, qui a tenté de traiter en partie de ce que vous venez de mentionner, le montant des intérêts était alors de 23 ou 24 millions si ma mémoire est fidèle.

M. ROCK: Vous avez obtenu un allégement du gouvernement fédéral?

M. GORDON: En 1952, dans nos comptes, nous avons reporté les dettes portant intérêts au compte des actions privilégiées. Ainsi, nous reconnaissions l'ancienne dette à recouvrer dont vous avez parlé sans toutefois aborder la question de la dépréciation.

M. ROCK: Je comprends cela facilement, mais, qui paie maintenant les intérêts dus sur ce capital antérieur? Est-ce encore les chemins de fer du National-Canadien directement, ou le gouvernement?

M. GORDON: Il finiront par s'acheminer dans les comptes de l'État.

M. KINDT: J'aimerais poser une question de plus relativement à la composition du capital, et, s'il doit y avoir amortissement du capital, cela sera-t-il reporté sur la dette publique? De toute façon, c'est ce qui arrive.

M. GORDON: Encore une fois, certains termes prêtent à confusion. Dans le monde financier, par amortissement d'une dette, on entend habituellement la disparition de la dette.

M. KINDT: Absolument.

M. GORDON: Ce n'est pas le cas ici. Il n'y aura pas d'amortissement dans ce sens. Personne ne perdra d'argent à cause d'un changement de valeur des obligations des chemins de fer du National-Canadien. Les obligations conserveront leur valeur. Les obligations qui sont dans les mains du public y demeureront jusqu'à échéance alors qu'elles seront remboursées. Nous désirons reconstituer notre structure de capitalisation sur une base qui permettra de la mettre sur le même pied que tout autre investissement en notre réseau.

Monsieur Pickersgill, comme vous le voyez peut-être, on me pose de plus en plus des questions de détail comme a dit M. Fisher. Le changement aura pour effet de reporter sur les épaules du gouvernement le fardeau des intérêts sur la dette à recouvrer telle que modifiée par la légère dépréciation lorsque nos propositions auront été acceptées.

M. KINDT: Vous ne parlez pas uniquement des intérêts, mais aussi du capital?

M. GORDON: Je parle du capital échu, oui.

M. KINDT: Oui.

M. GORDON: Ce sera alors reporté de notre dette à notre avoir social.

M. FISHER: Monsieur, en quelle année avez-vous pris la direction des chemins de fer du National-Canadien?

M. GORDON: Non, je ne puis accepter que ce soit énoncé de cette façon. Ce sont les chemins de fer du National-Canadien qui m'ont placé à leur direction en 1950!

M. FISHER: Vous étiez donc président des chemins de fer du National-Canadien au cours des années où l'on a accompli la revue complète de la dernière revision importante.

M. GORDON: Oui, j'ai commencé le premier janvier 1950.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais consigner au compte rendu une remarque relativement à la proposition faite ici et j'aimerais avoir les commentaires de M. Gordon. Au fait, je désirerais faire deux observations.

La première critique provient de M. J. L. McDougall et a paru dans le *Globe and Mail* de Toronto, édition du 9 avril 1964. J'en lirai la partie essentielle; M. McDougall y écrit ceci:

> Les chemins de fer du National-Canadien ont déjà eu deux revisions importantes, la première en 1937 et la dernière en 1952. La première ne fit que liquider ce qui n'était en quelque sorte que des réclamations comptables, mais la seconde fut complète. On échangea alors 736 millions de dollars de dettes portant intérêts en obligations pour des actions privilégiées portant un intérêt de 4 p. 100. On n'émit aucun doute quant à la valeur réelle de ces titres; mais, ces titres ont passé aux comptes du gouvernement durant la guerre et ont été ainsi neutralisés de façon quasi imperceptible. En plus, 100 millions de dollars d'avances furent octroyés aux chemins de fer en obligations de vingt ans sur lesquelles aucun intérêt ne devait être payé au cours des dix premières années. Enfin, une entente fut conclue en vertu de laquelle le gouvernement s'engageait à acheter des actions privilégiées supplémentaires jusqu'à concurrence de 3 p. 100 du revenu brut, ceci jusqu'en 1960. En d'autres termes, le gouvernement n'a pas surchargé de dette les chemins de fer du National-Canadien, il les a même libérés de la plus grande partie des dettes accumulées jusqu'en 1952.
>
> Cette réduction draconienne des obligations du National-Canadien était censée fournir à l'administration la chance de prouver qu'elle est une organisation économiquement rentable; et il est juste de dire que l'idée a pris naissance dans la Direction elle-même. Cette Direction a par la suite mis de l'avant un vaste projet d'investissement de capitaux malgré le manque d'attrait pour les investissements dans les entreprises ferroviaires, non seulement au Canada, mais partout dans le monde.
>
> Au cours des onze années de 1952 à 1962 inclusivement, on a noté des accroissements nets de: 255 millions de dollars pour le capital obligatoire; un milliard 18 millions de dollars pour la dette consolidée détenue par le public; 88 millions de dollars en prêts du gouvernement détenus comme avoir actif; pour constituer un total de un milliard 361 millions de dollars.
>
> A quoi cette effusion d'argent est-elle donc due? Durant les quatre années 1948-1951 inclusivement, les revenus du chemin de fer pour frais fixes se sont élevés à près de 24 millions de dollars. (Les montants

annuels étant de 12.5 millions; 6.2 millions; 44.1 millions et 31.7 millions respectivement.) Au cours des quatre années 1960-1963, alors qu'il y avait lieu d'espérer que ce capital commence à porter fruits, le montant moyen disponible pour frais fixes était de 10.5 millions de dollars (soit: 1.5 million; 5.5 millions; 23.3 millions et 11.8 millions respectivement).

Et, voilà maintenant que ces mêmes gens qui ont fait un usage si prodigue des deniers publics soutiennent sans pudeur qu'on devrait annuler les dettes antérieures afin de pouvoir répéter les mêmes erreurs!

Je ne souscris pas à cet écrit, mais je suis d'avis qu'il y aurait lieu de le consigner au compte rendu si nous voulons discuter intelligemment de cette question.

M. GORDON: Monsieur Fisher, liriez-vous le dernier paragraphe qui est particulièrement plus acerbe? J'aimerais faire ressortir les points qu'il renferme.

M. FISHER: Oui. Le voici:

L'intérêt ultime du pays veut que le National-Canadien soit vendu et ainsi contraint à vivre par lui-même. C'est d'ailleurs ce que les présents administrateurs ont recommandé. Ils devraient renflouer le National-Canadien afin qu'il fonctionne à profit. Si le corps administratif a failli à la tâche, qu'il s'en accommode et cherche à récupérer tout ce qu'il peut. Et même s'il se désiste, qu'il soit assez viril pour l'avouer et nous dire qu'il a échoué et pourquoi il devrait bénéficier de la confiance pour établir des crédits plus sensés dorénavant.

J'aimerais verser au compte rendu une autre observation attribuée au président du Pacifique-Canadien. Cette citation provient du *Globe and Mail* de Toronto, édition du 7 mai 1964, et se lit ainsi:

Une trop grande indulgence pour le National-Canadien constitue une menace pour les entreprises privées concurrentes, a déclaré hier M. N. R. Crump, président du Pacifique-Canadien, lors de la réunion annuelle de la compagnie.

M. Crump a dit que le National-Canadien a soumis des nouvelles propositions ces deux dernières années afin d'obtenir un plus grand amortissement de dettes, ce qui inquiète le Pacifique-Canadien tant comme concurrent que comme contribuable. Il a dit que le Pacifique-Canadien, comme contribuable, contribue au fonds public grâce auquel la Couronne maintient les finances du National-Canadien, ses dépenses importantes pour l'équipement, les édifices, etc. C'est également des fonds publics que le gouvernement tire l'argent nécessaire pour combler les déficits annuels.

Ces deux exposés nous donnent un genre de critique en plus de la lettre que vous avez envoyée au *Montreal Star* à la suite d'un éditorial dans le *Montreal Star* du 15 février 1964. Votre lettre à ce journal y a été publiée le 17 mars 1964.

M. GORDON: Effectivement, ma lettre a paru dans le *Montreal Star* du 17 février 1964.

M. FISHER: J'essaie de montrer, monsieur le président, que durant ces quatre ou cinq dernières années je me suis appliqué dans ce Comité à faire remarquer que les Chemins de fer Nationaux du Canada prennent comme donnée que nous ne sommes pas bien placés pour critiquer l'efficacité de l'administration du National-Canadien et que nous devrions en faire l'étude relativement à l'avenir. M. Gordon, qui a acquis 14 ans d'expérience au National-Canadien, va bientôt faire son second remaniement important de capital. Il va effectuer son second grand remaniement d'une importance considérable,

et il fait reposer le tout sur une erreur; si ce n'est pas une erreur, c'est une façon erronée de calculer l'amortissement et dont on s'est rendu compte, c'est-à-dire que l'on a pu rectifier en 1956, six ans après que M. Gordon eut pris la direction; et il y a le cas d'une compagnie concurrente qui était aussi un service public réfutant les arguments qu'il a présentés. Pour cette raison je trouve qu'il devrait maintenant faire une réponse explicite aux critiques faites par M. Crump sur cette question. En tenant compte de la façon dont la question a été présentée par M. McDougall, qui a été très longtemps défenseur du Pacifique-Canadien, je suis certain que sa lettre contient les opinions du Pacifique-Canadien et je suis d'avis que nous devrions pouvoir verser au dossier une réponse précise aux critiques et allégations, ce qui n'a pas encore été fait jusqu'à présent.

M. GORDON: Oui, mais c'est une lourde tâche.

Ainsi que vous l'avez noté, la lettre de M. McDougall a été écrite par un homme que vous devez considérer comme un témoin quand il répond ou fait une déclaration. M. McDougall a été étroitement lié aux affaires du Pacifique-Canadien toute sa vie durant et a représenté ce dernier, à titre de témoin, à plusieurs occasions à la Commission des transports et devant d'autres organismes.

Je ne peux pas faire des commentaires détaillés sur la lettre, elle est bien trop longue et cela nous prendrait toute la journée. Je pense qu'il est préférable de laisser la lettre de côté et de m'en tenir à la déclaration de M. Crump qui, au fond et essentiellement, traite du problème de la même manière.

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je pense que tout d'abord je dois consigner au compte rendu les paroles de M. Crump.

Premièrement M. Crump a fait un exposé lorsqu'il a parlé aux actionnaires de la compagnie des Chemins de fer du Pacifique-Canadien le 6 mai 1964, et de nouveau il rappelle les propositions de recapitalisation du National-Canadien telles qu'il les suppose car il ne connaît pas les termes actuels des propositions. Cependant, il a fait ces déclarations, parmi d'autres, et je les cite:

> Pendant les deux dernières années, les chemins de fer Nationaux du Canada ont proposé de faire des amortissements supplémentaires de la dette du National-Canadien. Votre compagnie est intéressée dans la matière aussi bien à titre de contribuable que de concurrent.

Ainsi que je l'ai dit, le Pacifique-Canadien n'a pas une idée claire des propositions car il ne les a pas vues. Ces propositions faites au gouvernement sont encore confidentielles, je le répète. Il parle d'amortissement supplémentaire de la dette du National-Canadien. Il n'y a pas d'autre amortissement. J'ai dit que la plus grande partie de notre dette est sous forme d'obligations qui sont dans les mains du public et qui ne changeront de mains que lorsqu'elles arriveront à terme dans le cours normal des choses et seront remboursées. Nous cherchons à réorganiser la structure financière en ce qui concerne le capital fourni par le gouvernement au réseau du National-Canadien. Le but est d'alléger le fardeau écrasant des dettes lequel présente un tableau des profits et pertes annuels donnant une impression si inexacte de l'efficacité de la direction et des employés.

Ensuite il continue en ces termes:

> Étant contribuable, votre compagnie contribue aux deniers publics lesquels fournissent le capital nécessaire aux chemins de fer Nationaux pour ses ateliers et son matériel et dans lequel il puise pour faire face aux déficits annuels.

Le National-Canadien paye exactement tous les impôts que le Pacifique-Canadien paye et surtout, il est taxé de la même façon pour l'impôt sur le revenu que le Pacifique-Canadien. Ceci, depuis la décision prise en 1952 lorsqu'on a supprimé l'exemption de l'impôt pour les compagnies de la Couronne. Ce qui est malheureux, c'est que le National-Canadien n'a pas fait de profits qui seraient taxables d'après la décision de 1952 et c'est à cause du taux d'intérêt excessif qu'il doit payer depuis cette date pour les capitaux supplémentaires dont il a tant besoin. A titre de contribuable le Pacifique-Canadien ne diffère en aucune manière d'une autre grande entreprise canadienne, le National-Canadien y compris.

Ensuite il ajoute:

> Comme concurrent votre compagnie doit essayer, comme toute autre compagnie privée de transport opérant au Canada, par ses propres moyens d'égaler les services rendus par le réseau qui appartient au gouvernement et qui reçoit des subventions qui proviennent des deniers publics.

Il n'y a pas de taux compétitifs qui aient été établis par le National-Canadien qui n'aient été acceptés par une entente conjointe. On doit admettre que dans le passé les taux et tarifs autorisés en général par la Commission des transports, ont été fixés d'après les dépenses du Pacifique-Canadien sans tenir compte des dépenses subies par le National-Canadien.

Quant à confronter la compétition «d'une compagnie qui appartient à l'État et qui est soutenue par les deniers publics» il n'est pas question de cela. Si le National-Canadien est recapitalisé il possédera les mêmes moyens pour se procurer des fonds que le Pacifique-Canadien et c'est ce que nous désirons. Nous voulons fonctionner sur la même base que le Pacifique-Canadien qui trouve ses capitaux dans ses propres revenus sous forme d'amortissements des capitaux. Sur la base actuelle nous ne le pouvons pas jusqu'à ce qu'on ait supprimé les causes. Mais le National-Canadien fonctionnera sur un pied d'égalité, exception faite pour le programme des dépenses du National qui devra toujours être étudié et approuvé par le gouvernement. Et c'est un examen qui est bien plus détaillé et difficile que celui que les actionnaires font subir au Pacifique-Canadien. Il n'y a pas un seul actionnaire du Pacifique-Canadien qui se lèvera pour demander à la direction de justifier son action autant que je dois le faire ici. Je ne me révolte pas contre cela, mais il faut admettre le fait. Les immobilisations du National-Canadien, qui sont prévues, sont examinées à fond par notre propre conseil d'administration, avant d'être recommandées pour inclusion dans le budget du capital qui est présenté au gouvernement afin d'être approuvé. Nous devons convaincre le gouvernement avant de pouvoir obtenir un décret du conseil, et toute dépense que la direction juge facultative, que ce soit une nouvelle méthode d'opérer ou bien une dépense qui n'est pas nécessaire dans la structure encore existante, n'est acceptée qu'à condition que l'on en tire un bon taux de rapport sur les placements. De plus, toutes dépenses nécessaires pour maintenir le système en état d'opérer tel que les ponts, ponceaux, etc., ne sont approuvées qu'après des études minutieuses sur les conditions physiques des moyens existants, des nouvelles améliorations technologiques, et d'autres moyens possibles.

Les immobilisations du National-Canadien ont subvenu aux frais du programme entier de réorganisation et de modernisation à la suite de la deuxième guerre mondiale. C'est ainsi que le National-Canadien a pu soutenir avec succès la concurrence sur des lignes nouvelles et a pu reprendre une grande part du trafic qu'il avait perdu. On a augmenté les revenus et les frais d'exploitation ont été maintenus bas et je ne me souviens pas qu'il y ait jamais eu d'objections sérieuses pour les dépenses proposées dans le budget annuel. Je dis cela afin de souligner que la direction du National-Canadien ne propose jamais des dépenses qui ne soient justifiables et qui ne puissent être approuvées

après un examen approfondi. Ainsi en ce qui regarde la possibilité pour le Pacifique-Canadien d'obtenir les mêmes facilités que le National-Canadien, le National-Canadien a pris autant de soin que le Pacifique-Canadien pour éprouver la valeur des nouvelles améliorations, et c'est selon le projet fait par le National-Canadien que l'apport des capitaux sera fait sur une base aussi égale que possible que pour le Pacifique-Canadien. C'est alors que l'on a fait cette déclaration:

> Pas une seule entreprise privée ne peut lutter contre la concurrence d'entreprises de la Couronne à qui on accorde non seulement l'immunité en cas de déficits résultant de leur administration mais aussi des capitaux sans frais.

Si le National-Canadien a reçu quelque chose, c'est un secret bien gardé et je n'en ai pas eu connaissance.

M. FISHER: Alors pourquoi M. Crump ferait-il cette déclaration?

M. GORDON: Je ne le sais pas. Je ne lui en ai pas parlé. Cependant je puis dire et peut-être au risque de me créer des ennuis (ce que je fais chaque fois que je me présente devant ce Comité) que je suis presque sûr que M. Crump n'a pas écrit cette déclaration.

M. PICKERSGILL: Vous devenez un parlementaire.

M. GORDON: Peut-être, mais laissons cela.

Nous n'avons pas proposé dans notre projet de refonte financière que le National-Canadien puisse obtenir du capital sans frais. Le but est d'établir une structure financière qui permettra de rectifier des erreurs dues à certaines façons de procéder que l'on suivait autrefois. J'ai remarqué que vous avez dit que si ce n'était pas une erreur, tout au moins un procédé erroné de dépréciation était en cours. Il n'est pas juste de parler ainsi de la direction d'autrefois. Ce que j'affirme c'est que le procédé d'amortissement n'était pas appliqué parce qu'à cette époque le procédé reconnu et en cours était basé sur le fait que les entreprises de la Couronne n'avaient pas besoin d'amortissement parce qu'elles pouvaient obtenir les capitaux. Je suis d'avis que l'on devrait corriger ces choses, et afin de faire une comparaison juste avec le Pacifique-Canadien nous devrions faire notre comptabilité de façon à pouvoir faire cette comparaison. Nous ne pourrons jamais faire de comparaison équitable si nous suivons des systèmes de comptabilité différents. Vous avez dit que cela a eu lieu après que j'eus pris la direction. Je vous prie de vous rappeler que la classification uniforme des comptes n'a été adoptée officiellement, par la Commission des transports, qu'en 1956 et des années de discussions avaient précédé l'adoption. Ce n'est qu'après que l'on eut adopté la classification uniforme des comptes que l'on a pu se rendre compte des résultats qu'avait donnés le procédé précédent.

Notre but est de remédier aux fautes provenant du passé parce que les fonds pour immobilisations de toutes les compagnies privées proviennent normalement des revenus et d'emprunts du dehors. La source principale des fonds que la compagnie fournit c'est le montant des réserves provenant des profits et à moins que la compagnie ne suive ce procédé d'écritures d'amortissement elle devra emprunter des capitaux en payant des intérêts. Voilà la situation dans laquelle était le National-Canadien quand il a fallu dépenser de grosses sommes pour pouvoir lutter après la guerre contre la concurrence des automobiles, des pipe-lines, des bateaux, des camions, des avions, etc. Nous avons commencé d'une façon générale en 1956 à calculer l'amortissement et nous avons fait notre comptabilité d'amortissement ainsi que prescrit par le bureau de la Commission des transports dans le permis de classification uniforme des comptes des chemins de fer. Dans notre proposition de refonte financière nous essayons de faire admettre les déficits des

dispositions d'amortissement qui ont forcé le National-Canadien à augmenter ses dettes portant intérêt pour fournir les fonds nécessaires en vue de remplacer certains biens.

Le Pacifique-Canadien n'avait pas de problème semblable et je veux être prudent lorsque je parle du Pacifique-Canadien; je ne lui sers pas de témoin. Peut-être devrais-je dire que je crois que le Pacifique-Canadien n'avait pas le même problème parce que durant des années il a accumulé les réserves d'amortissements provenant des revenus, et la mise aux comptes de ces dépenses a été très avantageuse pour la compagnie en ce qui concerne les paiements réduits pour l'impôt sur le revenu qui en ont résulté. De plus la compagnie a acquis un gros capital sans payer d'intérêts, comme on devrait faire pour financer les programmes d'immobilisations.

La déclaration se refère au National-Canadien en disant «Immunité en cas de déficits résultant de leur administration» et soutient qu'aucune entreprise privée ne peut survivre à la concurrence des compagnies de la Couronne qui jouissent de ces avantages. Si le National-Canadien se trouve dans cette situation où un petit profit annuel régulier peut produire un tel résultat, il ne sera pas immunisé contre les conséquences de déficits dans son administration. Il fonctionnera dans un climat commercial avec une structure financière normale et on s'attend certainement à ce que le gouvernement n'ait plus à faire de paiements pour combler les déficits du National-Canadien.

C'est un point sur lequel je veux absolument insister. Le vrai mobile qui pousse la direction du National-Canadien à maintenir la concurrence dans les bornes d'une administration sage, c'est la fierté de l'œuvre accomplie. Si le National-Canadien est condamné à un déficit perpétuel, cette fierté disparaîtra et sera remplacée par la négligence. Tant que le National-Canadien tâche de maintenir des principes de bon commerce en essayant d'obtenir des résultats pour ses efforts et résiste aux essais d'imposer des opérations sans profits ou inutiles, alors il continuera à être un adversaire honnête quoique aussi rude qu'il se doit. Mais si ses efforts pour soutenir la fierté de la direction et de toute l'entreprise en général ne portent pas de fruits, alors la concurrence honnête n'existera plus et pourra fort bien être remplacée par l'opportunisme. Ceci, je ne le cache pas, serait très mauvais aussi bien pour les concurrents que pour le pays tout entier. Par exemple, pourquoi le National-Canadien continuerait-il à être à la tête des travaux de recherches et à répandre des idées nouvelles et opérer des changements, et surtout pourquoi ne laisserait-il pas les travailleurs dicter leurs conditions? Pour quels motifs essaierait-il de prendre position sur les salaires courants lors des négociations sur les salaires; si nous sommes condamnés à être déficitaires cela n'a plus d'importance. Je le répète le seul espoir pour l'avenir du National-Canadien, c'est de le mettre dans une position où il ne peut mettre les torts sur le passé. Effaçons le passé et nous ne pourrons plus le prendre comme excuse. Alors, quand nous en aurons la possibilité, après que cela aura été fait, je pourrai dire à ce Comité: «Si le National-Canadien ne fait pas de bénéfices, appelez-le pour s'expliquer, ainsi que la direction, car s'il n'y a pas de profits dans ces conditions, il y a quelque chose qui ne va pas; soit les tarifs par rapport aux services, soit la qualité des services, ou bien les dépenses sont trop élevées. Alors à ce moment, mais pas avant, vous aurez l'occasion propice pour demander à la direction le pourquoi.

M. FISHER: J'ai eu le plaisir de lire les procès-verbaux de vos témoignages devant ce Comité depuis 1950-1951 et je ne peux me souvenir si c'est en 1954, 1955, 1956, 1957 ou en 1958 que la question de dépréciation a été soulevée. Je me souviens que lorsque vous étiez là, en 1956, au moment du rapport annuel, vous étiez très optimiste. Vous aviez dit que nous devrions liquider le passé et ensuite si vous n'aviez pas de profits nous pourrions faire des commentaires sur l'administration.

Mais, je rappelle que nous avons les dossiers précédents dont il faut tenir compte, et pendant des années vous avez caché aux comités de cette Chambre que vous étiez inquiet de cette question de dépréciation. Ceci n'a été signalé que dans les quelques dernières années. Je voudrais étudier le point que le professeur McDougall nous a signalé. Il dit que durant les quatre dernières années, de 1960 à 1963, alors qu'on espérait que ce capital commencât à rapporter, le montant moyen disponible sur les charges fixes était de 10.5 millions de dollars. Maintenant, en ce qui concerne le montant moyen disponible des charges fixes, cela n'a absolument rien à voir avec nos dettes. C'est tout ce que l'on a pu se procurer. A la lumière de dépenses énormes, d'améliorations apportées à l'équipement pour augmenter la capacité de travail et la productivité, tout ce que l'on a eu en moyenne entre 1960 et 1963, c'est-à-dire en quatre ans, se monte à 10.5 millions de dollars en charges fixes. Vous avouerez que ce n'est pas un tableau très optimiste!

M. GORDON: En effet, je vous approuve. Mais l'ennui qu'il y a de toujours généraliser est que ce n'est qu'une généralisation. Vous devriez étudier chaque année en particulier. N'oubliez pas que depuis la recapitalisation dont parle M. McDougall, il y a eu des transformations majeures dans l'industrie du chemin de fer. Prenez par exemple l'imposition de la semaine de 40 heures pour tous les travailleurs, et le coût additionnel énorme qu'il a fallu absorber et qui n'a pu l'être que graduellement. De plus, nous sommes dans une position tout à fait différente du point de vue technologique, vis-à-vis de la concurrence et ainsi de suite. Nous devons nous adapter à ce nouvel état de choses. Il y a encore beaucoup d'autres choses que je pourrais citer, mais celles-ci en sont les deux plus importantes.

Nous avons dû faire face à une augmentation des prix de revient due à l'établissement de la semaine de 40 heures, et autres choses encore. Je ne cherche pas à disputer cela. Je dis que nous avons dû faire face à ces frais supplémentaires, et qu'il a fallu les absorber. Deuxièmement, en ce qui concerne les effets de la concurrence, si nous voulons survivre dans une atmosphère de compétition, nous devons nous mettre au niveau de l'automatisation et produire toutes sortes d'idées, de choses, de méthodes pour bien fonctionner. Cela prend un certain temps, bien sûr, mais cela donne en général de bons résultats.

Dans ce but, nous devons considérer dans quelle mesure il nous faudra améliorer l'outillage de la compagnie, si vous voulez, ou les méthodes d'exploitation. A ce moment-là a été adoptée la classification uniforme des comptes. On avait commencé à en discuter en 1954, et cela a mis deux ans à être accepté. Elles sont entrées en vigueur en 1956. Il a fallu tout adapter. Nous nous sommes trouvés dans un nouveau contexte, un nouveau domaine quand nous avons commencé à comprendre la situation relativement à nos frais d'amortissement.

Je suis tout à fait d'accord, l'argument de l'amortissement était insoupçonné en 1951 et 1952. Si les choses en étaient restées au point où elles étaient en 1951, sans la semaine de 40 heures et tout le reste, si nous avions pu considérer la concurrence de la même façon, si toutes ces mesures nouvelles n'avaient pas été prises, il est fort probable que nous n'aurions pas besoin de ces nouveaux ajustements. Mais comme il nous a fallu nous adapter à une situation nouvelle, les nouveaux coûts ont aussi subi les effets de l'amortissement.

M. FISHER: Vous avez d'abord invoqué un amortissement défectueux; maintenant vous introduisez d'autres facteurs.

M. GORDON: Oui, et cela sera évident quand nous justifierons notre demande de capitaux supplémentaires. C'est pourquoi, je dis que ce n'est pas uniquement une conséquence du passé, mais qu'il y a d'autres facteurs en jeu.

M. FISHER: Laissez-moi m'exprimer ainsi. Le Pacifique-Canadien est votre principal concurrent, et en ce qui concerne son attitude vis-à-vis votre récente augmentation de capitaux, il devrait faire face aux mêmes inconvénients que vous.

M. GORDON: En fait, oui et non. Comme je l'ai signalé a monsieur Grégoire, les montants de dépréciation que le Pacifique-Canadien a accumulés durant ces années sont bien supérieurs aux nôtres. Néanmoins, ils avaient ces ressources pour acheter de l'équipement. Mais du moins, en ce qui concerne les inquiétudes exprimées par le Pacifique-Canadien, elles sont uniquement basées sur le fait que le N.-C. risque de démontrer son efficacité et sa compétence durant les années courantes. Ces craintes sont devenues traditionnelles. C'est devenu une sorte de politique au P.-C. d'exprimer des craintes de ce genre.

Je peux vous donner des preuves de ce que j'avance, en vous donnant lecture d'une phrase assez courte, tirée du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports de 1951, qui avait dit ceci sur le fait qu'on avait mentionné une révision du capital.

«Les objections du Pacifique-Canadien sont basées sur la crainte que la re-capitalisation du National-Canadien constitue une menace pour l'existence du Pacifique-Canadien en tant que compagnie privée. Celui-ci craint que l'autre à la suite des gains découlant de la nouvelle structure de capital, ne demande une réduction des tarifs de transport-marchandises, sans tenir compte de la valeur investie, ni des gains nécessaires au service de ces investissements.»

Je vous demande de considérer les 12 ou 14 dernières années afin de voir si ces craintes étaient justifiées. Aucune de ces craintes de 1951 ne s'est justifiée. La valeur des actions du Pacifique-Canadien s'est accrue considérablement. Les gains ont augmenté assez régulièrement. Ainsi aucune de ces prédictions sur la réduction des tarifs de transport ou la baisse des valeurs boursières ne s'est produite. Cette crainte est traditionnelle. Ils l'exprimeront toujours et c'est encore la même crainte qu'en 1951.

M. FISHER: Il serait intéressant d'avoir l'opinion du Pacifique-Canadien sur le témoignage apporté par M. Gordon, et spécialement sur la section à la fin de son rapport. Je pense que M. Gordon a donné la réplique du point de vue du National-Canadien en ce qui concerne ce que MM. Crump et McDougall avaient exprimé en public. Je pense donc qu'il serait intéressant d'entendre la direction du Pacifique-Canadien à l'une de nos séances avant de faire aucun commentaire, et de présenter un rapport à la Chambre. C'est pourquoi, je vous demande, monsieur le président, si vous pensez qu'il serait bon de leur demander de venir ici. Je sais que nous ne pouvons l'exiger, mais je pense que nous pourrions inviter les représentants du Pacifique-Canadien à venir exprimer leurs opinions sur ce sujet qui nous intéresse.

Le PRÉSIDENT: Je suis sûr d'une chose au moins, c'est que le Pacifique-Canadien n'a pas présenté ce cas devant le comité comme vous l'avez fait, et que vous leur avez tenu lieu de soi-disant porte-parole. De toutes façons, je pense que nous devrions soumettre cette affaire au sous-comité directeur; je serais heureux de convoquer le sous-comité directeur, si cela vous convenait, et de demander à ses membres d'étudier la chose.

M. GORDON: Puis-je faire un commentaire? Je serai peut-être passible d'un rappel au règlement, mais je suggère que l'on attende de recevoir la publication de nos propositions avant de penser à inviter les représentants du Pacifique-Canadien devant le comité, car ils ne pourront pas vous donner leur avis sur ces propositions tant qu'elles n'auront pas été publiées. Je n'ai aucune objection en ce qui concerne cette invitation, mais il me semble que pour être efficace, le Pacifique-Canadien pourrait difficilement répondre à quelque chose sur quoi il n'est pas bien renseigné.

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur en discutera.

M. FISHER: Ils n'ont pas été timides jusqu'à présent.

M. ADDISON: Avant tout, pourrais-je demander si l'amortissement accompli, l'an dernier, comme indiqué au bas de la page 24, est au montant de 62 millions.

M. GORDON: Non, c'est 99 millions. Vous trouverez le nombre complet indiqué au bas de la page 28, comme étant de $99,049,081, sous le titre «Source et affectation des fonds pour 1963».

M. ADDISON: Étant donné que c'est la première fois en sept ans que le N.-C. accuse un profit entre les coûts et les revenus des opérations actuelles, vous prévoyez un profit additionnel lorsque la charge de cette dette sera enlevée. Quel serait, à votre avis, un bénéfice équitable comme chiffre de vente dans ces opérations?

M. GORDON: Je voudrais réserver mon avis sur cela. J'espère que le National-Canadien ne sera jamais obligé d'attester un bénéfice par rapport à un chiffre de vente. A mon avis, le N.-C. devrait s'occuper de ses propres affaires et obtenir un certain profit, pas très important. Nous pourrions peut-être nous maintenir ainsi, sur nos pieds, avec un petit profit. Ceci n'a rien à voir avec un pourcentage sur les ventes.

M. ADDISON: Vous avez parlé de l'industrie des transports en disant qu'elle rendait service au peuple canadien.

M. GORDON: Oui, en effet.

M. ADDISON: Pensez-vous que la subvention qui est actuellement versée au N.-C. est suffisante?

M. GORDON: Mais on ne nous paye aucune subvention.

M. ADDISON: Et les 71 millions?

M. GORDON: Je sais, mais ceci est payé aux usagers de nos services. C'est un service public. J'ai pris la peine de le préciser dans mon rapport, à la page 4:

> Les recettes marchandises comprennent le versement de 10.1 millions de dollars prévu par la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises qui atténue, à l'égard de certains tarifs, l'effet du relèvement autorisé en 1948 par la Commission des transports du Canada.

Vous voyez donc que tout l'avantage de la subvention revient à l'expéditeur.

M. ADDISON: Le seul montant que le National-Canadien reçoive du gouvernement sert à combler le déficit de l'année.

M. GORDON: C'est cela.

M. KINDT: Puis-je poser une courte question sur ce sujet de la structure du report de capital, ou cette décharge de la dette du National-Canadien sur le dos du peuple. De toutes façons, tout ceci n'est accompli que partiellement. Ceci permet au moins à la direction du National-Canadien de démontrer avec précision l'efficacité de son œuvre, si j'ose dire. En d'autres mots, vous êtes en train de dire que vous pouvez faire un travail parfait, ou si c'est un travail imparfait, vous êtes toujours affectés par l'importance de la structure de la dette, et que vous perdez du terrain en ce qui concerne l'efficacité.

M. GORDON: J'ai peur de ne m'être pas fait comprendre, si c'est là l'impression que vous avez eue. J'essayais de vous dire que nous voudrions recevoir un montant équivalent à ce qui a manqué dans notre fonds d'amortissement durant les dernières années. C'est ce que j'appelle une dépréciation sans couverture. C'est un terme avec lequel vous vous familiariserez quand vous recevrez nos propositions. Cette dépréciation sans couverture est d'un montant auquel, si les dispositions prévues en cas de dépréciation avaient été prises, notre réserve pour dépréciation pourrait remédier. Et dans la mesure où nous pouvons établir ce chiffre, ce chiffre contrebalancera le montant de notre dette, quel qu'il soit.

M. ADDISON: C'est ce qui se produirait.

M. GORDON: C'est ce que j'espère, mais il resterait encore au National-Canadien des dettes à régler. Nous ne cherchons pas à faire enlever complètement les dettes du C.N. Le montant dont le gouvernement prendra la responsabilité sera égal au montant de l'amortissement prévu, et s'il avait été payé par le passé selon un programme normal d'amortissement, cela aurait diminué notre déficit.

M. Vaughan me signale et me rappelle que ce nouvel arrangement n'entraînera pas de frais supplémentaires pour les contribuables. Leur position serait la même, ou peut-être meilleure, dans la mesure où le gouvernement prend la dette à sa charge. Lorsque la dette sera transférée au gouvernement canadien, nous obtiendrons alors une meilleure base de marché pour les valeurs de la Société. Mais l'application de ces mesures n'entraînerait aucune charge additionnelle pour les contribuables.

M. REGAN: J'ai une ou deux questions à poser au sujet de la mise au point de M. Crump, qui, en fait, serait digne de Barry Goldwater. Admettez-vous que le Pacifique-Canadien obtient ses profits dans des domaines où il n'entre pas ne compétition avec le N.-C.?

M. GORDON: En grande partie, oui. Le Pacifique-Canadien a investi dans des compagnies, et les profits qu'il en tire ne nous sont évidemment pas accessibles. Puis-je faire une remarque en marge de votre question: J'ai très bien saisi l'allusion que vous avez faite à un certain citoyen des États-Unis, mais je ne voudrais absolument pas que l'on puisse croire qu'il y ait une lutte quelconque entre le C.-P. et nous. Ce n'est pas le cas du tout. Je ne déplore pas les points de vue exprimés par le C.-P. Ces gens ont tout à fait le droit d'exprimer leurs idées. Mais je ne voudrais pas que l'on se figure qu'il y ait une lutte serrée en perspective parce que ce n'est pas le cas. Nos rapports sont des plus amicaux. Ils ont leurs opinions et le droit de les exprimer.

M. REGAN: Pour revenir à votre commentaire sur la déclaration que M. Crump a faite, vous conviendrez avec moi que le but principal du National-Canadien n'est pas de réaliser des bénéfices. Et vous conviendrez aussi que dans un pays comme celui-ci, son but est certainement de procurer un service, et que ce service, du fait de sa structure tarifaire, de sa géographie et de sa nature, est tel qu'un chemin de fer d'État ne peut espérer à la fois procurer les services désirés et faire de gros profits.

M. GORDON: Non, je ne suis pas d'accord. Mais je tiens à dire que le National-Canadien accepte entièrement la responsabilité qui lui incombe de procurer les services requis, et qu'il désire le faire sur une base commerciale sans écarter pour cela la possibilité de faire un petit profit à la fin. Je suis d'accord avec vous, mais je ne pense pas qu'il entre dans la perspective du N.-C. d'augmenter les charges des contribuables. Par exemple, nous ne fixerons jamais un prix qui soit supérieur au coût du travail. Le résultat final de nos opérations consiste à procurer au public un service qui lui apporte principalement l'efficacité à un coût réduit, qui permettrait à ce pays de concurrencer les marchés étrangers.

M. REGAN: Si vous exigez toujours une compensation pour les services que vous procurez, vous conviendrez qu'il serait nécessaire que le gouvernement attribue à votre compagnie une forme quelconque de subventions.

M. GORDON: Non, je ne suis pas d'accord. Ceci serait uniquement une question de politique gouvernementale. Le gouvernement pourrait par exemple décider qu'il y a au Canada une région prévue par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, et s'il croit, pour certaines raisons dépendant d'après lui du ressort de la politique ou des affaires, qu'il existe une région souffrant de marasme économique et que les chemins de fer devraient accorder à cette région des taux plus abordables, tout ceci est alors entièrement laissé à l'initiative du gouvernement au pouvoir. Vous

voyez, c'est la contribution du public qui comble la différence. Ce n'est pas aux chemins de fer à fournir les subventions. Si on doit accorder à une région de ce pays des subventions nécessitant une attention spéciale, le gouvernement doit les donner pour la région en question, uniquement sous forme de paiement. Si, pour des raisons d'ordre pratique, les autorités gouvernementales désirent passer par l'entremise des chemins de fer, ceci devient alors une question d'administration. Mais on devrait toujours tenir compte de nos prix et on ne devrait jamais nous fixer des taux inférieurs à ces prix. Nous avons des taux qui varient avec les frais, voilà l'argument principal du rapport sur la Commission royale d'enquête MacPherson.

M. REGAN: Mais vous admettrez que si nous voulons une structure de tarifs en tant que telle, il existe tout de même des régions qui sont différentes géographiquement et que c'est là la raison pour laquelle le gouvernement accorde ce genre de subventions.

M. GORDON: Ceci est purement une question de politique. Les chemins de fer n'ont pas à se prononcer là-dessus. C'est uniquement une question politique.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, allons-nous ajourner pour le déjeuner?

Le PRÉSIDENT: C'est au comité d'en décider. Je n'ai pas l'intention de proposer l'ajournement.

M. FISHER: J'ai une dernière question.

M. RHÉAUME: Je vais continuer, mais je croyais que nous devions nous interrompre pour le repas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il une motion pour lever la séance? Oui, et elle est acceptée.

M. GORDON: Puis-je avoir le plaisir d'inviter à nouveau les membres de ce comité à venir prendre part au repas offert par le National-Canadien. Si vous venez à la gare Union, vous trouverez là un véhicule à votre disposition. Me ferez-vous le plaisir de m'accompagner?

Le PRÉSIDENT: Vu que le comité a pris la décision de se rencontrer après l'ordre du jour, permettez-moi de proposer que nous nous réunissions à 4 heures.

D'accord.

Le comité suspend ses travaux.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 16 juin 1964

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre, la parole est à M. Kindt.

M. KINDT: Avant que nous attaquions le sujet principal, j'aimerais poser à M. Gordon une question concernant les lignes ferroviaires des chemins de fer Nationaux du Canada au sud de Calgary. On a fait, il y a 50 ou 60 ans, un relevé de ces lignes. Les rails n'avaient jamais été posés et la ligne a été abandonnée durant plus de cinquante ans.

M. PRITTIE: Monsieur le président, j'en appelle au règlement; nous en sommes encore au financement. Nous devions étudier le rapport article par article.

Le PRÉSIDENT: Oui, je pensais que la demande de M. Kindt concernait la revision financière. Nous avons décidé ce matin que le comité procéderait article par article et nous en sommes maintenant à l'article «Aperçu financier».

M. KINDT: Oui, mais je pensais que, grâce à votre bienveillance, je pourrais poser cette question avant la réunion plénière du comité de façon à ce que nous puissions l'inscrire au compte rendu. J'ai l'intention de la poser en temps voulu.

M. PRITTIE: J'en ai une douzaine.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que M. Kindt pose sa question, à condition que cela ne crée pas un précédent?

M. BEAULÉ: Vous créez un précédent. Les membres du comité vont en faire autant. Nous devons suivre les règlements du comité.

Le PRÉSIDENT: Je suis désolé, monsieur Kindt. A moins que vous n'obteniez l'approbation de vos collègues, je dois m'en remettre à la décision du comité. Ils ne semblent pas très indulgents. Personnellement, je ne m'en soucie guère.

M. KINDT: Peut-être veulent-ils qu'on les prenne en considération plus tard. Ce genre d'intervention de la part d'un petit groupe peut être raisonnable quelquefois, mais ce n'est pas là une conduite digne d'un beau joueur.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il d'une courte question?

M. KINDT: Bien sûr.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, vous pouvez la poser.

M. KINDT: Au nom de la ville de High River, j'ai écrit à M. Gordon qui, au nom des chemins de fer Nationaux du Canada a répondu à la ville de High River. Il s'agissait de négociation au sujet d'un ancien droit de passage à travers la ville de High River. La ville lui en est reconnaissante. Ceci démontre d'excellentes relations avec le public. Les fermiers possédant des terres sur une longueur de plus de cent milles le long de ce droit de passage, croient que s'ils ont la possibilité de racheter ces terres, ceci sera favorable aux chemins de fer Nationaux du Canada et leurs taxes seront allégées, car les chemins de fer Nationaux du Canada doivent payer des taxes qui coûtent très cher au public. Si ces terres pouvaient être revendues aux fermiers, les chemins de fer Nationaux du Canada en retireraient une certaine somme d'argent. Je voudrais que M. Gordon explique la politique de sa compagnie en ce qui concerne cette emprise ferroviaire, de façon que sa réponse puisse être transmise aux habitants de cette région.

M. GORDON: Monsieur le président, je pense qu'il s'agit ici d'une question très simple. Si nous possédons quelque part des terrains dont nous n'avons pas besoin, nous sommes toujours intéressés à rencontrer des acquéreurs éventuels. Je ne connais pas très bien cette section précise du droit de passage. Dites à vos acheteurs éventuels de se mettre en communication avec M. Roger Graham, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada à Edmonton. Cette région est sous sa juridiction et il laissera savoir aux fermiers si les arrangements mentionnés sont possibles ou non.

M. KINDT: C'est bien. Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Retournons maintenant au sujet principal et passons à la discussion concernant l'aperçu financier. M. Rhéaume avait la parole lorsque nous avons levé la séance.

M. RHÉAUME: Je voudrais vous poser quelques questions au sujet de cette nouvelle méthode de comptabilité et de financement. Je pense que M. Gordon a affirmé que les chemins de fer Nationaux du Canada devaient payer certains intérêts et que la piètre politique d'amortissement que l'on pourrait considérer comme la cause principale de la position déficitaire des chemins de fer Nationaux du Canada, avait entraîné une dette. Cela est-il exact?

M. GORDON: Oui, mais j'aimerais vous voir retirer ces mots: «piètre politique d'amortissement»; ceci n'est pas la déclaration exacte.

M. RHÉAUME: Bien, disons alors malencontreuse?

M. GORDON: Non. Le régime était alors différent. A cette époque, une méthode différente qui ne tenait pas compte de l'amortissement normal était alors en vigueur. Nous avons maintenant revu tout cela, lorsque la Commission des transports a adopté son système de comptabilité uniforme. J'aimerais vous dire ceci: la meilleure illustration graphique de tout cela se trouve dans les chiffres qui ont été donnés pour 1963. Si vous tournez à la page 26, je crois, vous verrez que les charges d'amortissement pour 1963 s'élèvent au montant total de $99,049,081, et qu'elles sont imputables directement sur nos frais d'exploitation. Nous devons les absorber dans nos frais d'exploitation. Si vous comparez ce montant à d'autres charges semblables, prenons par exemple 1951, avant la mise en vigueur du système de comptabilité uniforme, et que vous preniez les charges d'amortissement en 1951, vous aurez là un système complètement différent. Cette année-là, les charges imputables aux frais d'exploitation ont été de l'ordre de 25 à 30 millions et plus. Voilà la meilleure comparaison graphique que je puisse faire pour vous montrer les changements effectués depuis la nouvelle méthode. Ce qui veut dire que depuis 1956, nous imputons aux frais des chemins de fer Nationaux du Canada le montant total des amortissements, et nous croyons que ceci pourra assurer le renouvellement des valeurs immobilisées qui se reproduit chaque année et pourra nous permettre de nous en occuper lorsqu'elles seront hors d'usage et qu'elles devront être remplacées.

Nous prenons maintenant les dispositions nécessaires à ce sujet pour que les futurs dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada n'aient pas à faire face au même problème que nous. Par ce projet de revision du capital, j'essaie d'effacer toute trace du passé et de rendre notre réserve d'amortissement plus compatible avec nos besoins. Une fois ceci terminé, vous pourrez alors prendre nos comptes du National-Canadien pour les comparer avec ceux du Pacifique-Canadien, en sachant que les mêmes méthodes de comptabilité ont été suivies dans les deux cas. Vous serez alors en mesure de déterminer l'efficacité, si vous le désirez, ou la compétence des dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada sans avoir besoin d'être bien versés en comptabilité.

M. RHÉAUME: Au moins, depuis 1956, le système de comptabilité est d'aplomb?

M. GORDON: C'est exact, de sorte que les futurs dirigeants des chemins de fer n'auront aucune excuse en ce qui concerne les résultats actuels.

M. RHÉAUME: Voici ma prochaine question: vous avez présenté au gouvernement un projet que vous nous avez expliqué dans les grandes lignes et au sujet duquel vous nous avez fourni quelques détails. Et ce projet doit, d'après vous, éliminer les intérêts de la dette que vous avez contractée avant 1952.

M. GORDON: Pour autant que nous pourrons démontrer cette chute de l'amortissement, oui monsieur.

M. RHÉAUME: Supposez que votre proposition ait été adoptée l'an dernier, les chemins de fer Nationaux du Canada seraient-ils en mesure d'accuser pour cette année un excédent plutôt qu'un déficit?

M. GORDON: Je crois qu'ils pourraient accuser un excédent. Ceci se rattache précisément à la question posée ce matin à ce sujet. Si vous étudiez le bilan du Pacifique-Canadien, vous verrez très clairement la proposition des réserves d'amortissements de leurs comptes; la proposition de cette réserve et des immobilisations montre que la réserve d'amortissement est de 45 p. 100 par rapport au compte d'immobilisations; si vous établissez, d'après les mêmes critères, une analyse semblable pour les chemins de fer Nationaux du Canada, vous verrez que cette réserve d'amortissement est de 20.2 pour 100 seulement. Ceci démontre une fois de plus l'insuffisance de nos réserves d'amortissement.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce que c'est 20 maintenant?

M. GORDON: Non. Ceci est simplement le chiffre de notre réserve d'amortissement pour le bilan de 1963 et ce chiffre démontre que notre amortissement

comporte seulement 20 p. 100 des immobilisations alors que celui du Pacifique-Canadien en comprend 45 p. 100. Ceci explique pourquoi nous devons emprunter de l'argent au lieu d'en avoir déjà.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous affirmez que votre comptabilité est bien d'aplomb maintenant.

M. GORDON: Depuis 1956, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Dans ce cas, ne devriez-vous pas être maintenant à égalité?

M. GORDON: Non, parce que nous n'avons pas eu le temps d'accumuler l'amortissement. Ce 45 p. 100 dans le cas du Pacifique-Canadien représente l'accumulation passée. Si vous prenez 1956 et que vous sépariez les deux, alors là vous aurez raison. Mais vous devez les séparer.

M. RHÉAUME: Vous avez dit au comité, je crois, que la proposition que vous ferez au gouvernement changerait en fait le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada qui passeraient, en fait, d'un déficit de 43 millions cette année à un surplus. Je pense que vous avez ensuite dit au comité que vous alliez proposer au gouvernement de trouver un autre moyen pour payer les 43 millions en frais d'intérêts.

M. GORDON: Vous essayez graduellement de me faire parler sur les propositions que nous avons faites au gouvernement, ce que je ne ferai pas, je vous l'ai déjà dit. Ceci ressemble à une question mystère.

M. RHÉAUME: Je voulais vous demander autre chose: serait-il juste de dire que ce qui se rapporte à votre proposition est vrai pour toutes les années depuis 1956?

M. GORDON: Oui, je crois avoir dit depuis 1956. Je voudrais insister sur le fait que je n'ai pas étudié particulièrement cette question mais je crois que ceci est probablement la réponse.

M. RHÉAUME: Je crois que vous avez également dit au comité que les taux d'intérêt pour cette méthode d'amortissement n'étaient pas les seuls facteurs, et qu'il en existait d'autres. Vous avez mentionné certaines choses qui sont arrivées au début de 1960, en particulier, la mise en vigueur générale de la semaine de 40 heures; le coût du travail et certaines pressions provenant de la concurrence ont été également des facteurs. Je vous pose maintenant la question par rapport au coût du travail. Je voudrais que vous me donniez certains renseignements concernant l'administration. Combien d'administrateurs et d'adjoints ont un traitement au-dessus de $15,000 et de quelle façon comparez-vous ceci aux échelles de traitements accordés au personnel d'administration du Pacifique-Canadien, par exemple, ou d'une autre entreprise semblable? Je sais pertinemment que vous n'êtes peut-être pas pour le moment en possession de ces renseignements, mais je vous pose cette question parce que vous avez dit que le coût du travail était aussi un facteur important.

M. GORDON: Vous voulez savoir combien de personnes gagnent plus de $15,000, et vous voulez comparer ces chiffres avec ceux du Pacifique-Canadien ou d'une autre entreprise?

M. RHÉAUME: Je veux savoir si les chemins de fer Nationaux du Canada accordent aux administrateurs des salaires trop élevés, ou si, au contraire, ces salaires sont plus bas que la normale? Vous pourriez peut-être répondre à cette question en vous référant à l'article concernant le personnel.

M. GORDON: L'exemple le plus probant que je puisse vous donner, est celui du président de cette compagnie qui, comparé aux présidents des autres compagnies canadiennes, n'est pas assez rémunéré et se trouve surchargé de travail.

Le PRÉSIDENT: Silence.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que c'est terminé?

M. RHÉAUME: Non. Au sujet d'une autre question, vous avez dit que si le gouvernement acceptait votre proposition, nous posséderions alors un moyen efficace de mesurer le rendement des dirigeants.

M. RHÉAUME: De fait, vous avez dit que si le gouvernement l'acceptait, la prochaine fois que vous ou votre remplaçant au poste de président, lorsque vous vous retirerez, vous présenteriez devant notre comité, vous seriez en mesure de rendre compte de votre gestion. Je me demande s'il y a d'autres éléments que d'autres comités devront envisager. N'avez-vous pas déjà dit que vous deviez obtenir l'autorisation du Cabinet au sujet des achats importants?

M. GORDON: En effet, le cabinet doit approuver notre budget.

M. RHÉAUME: Cet élément joue-t-il contre les chemins de fer Nationaux par rapport, par exemple, au Pacifique-Canadien dont les dirigeants peuvent prendre des décisions sans consulter le gouvernement?

M. GORDON: En effet; mais alors le président pourrait informer le comité qu'il n'a pas pu faire approuver les prévisions budgétaires par le Cabinet et lui expliquer pourquoi. Alors on connaîtrait la raison. Je sais, par expérience, que toutes les propositions relatives à un budget fondé sur les besoins d'une société ferroviaire et motivé par des faits évidents, indiquant que les dépenses s'imposent, reçoivent un assentiment facile. Advenant qu'un gouvernement refuse d'approuver le budget que lui présentent les chemins de fer Nationaux, alors le président devra faire part du refus qu'il a essuyé et il vous appartiendra de vous former une opinion en tant que comité ou en tant que Chambre des communes, qu'il s'agisse d'une attitude équitable ou non.

M. RHÉAUME: Me tromperai-je en supposant que, depuis des années, les relations entre les chemins de fer Nationaux et le gouvernement n'ont jamais été des plus cordiales et que, de fait, la société a eu beaucoup de mal à obtenir que le cabinet consacre un peu de son temps à examiner les propositions qu'elle lui a formulées?

M. GORDON: Je ne partage pas votre opinion, en ce qui concerne notre budget annuel. Voici quelles étapes doit franchir notre budget annuel; tout d'abord le conseil d'administration approuve notre budget qui fait l'objet de plusieurs examens. Nos directeurs régionaux l'étudient, puis formulent des propositions; ensuite les vice-présidents régionaux l'examinent à leur tour. Ceux-ci formulent leurs propositions au siège social qui les scrute. Finalement le budget me parvient afin que je le soumette au conseil d'administration. Lorsque le conseil d'administration approuve un budget, je puis vous assurer qu'il est justifié et, à mon avis, il ne peut avoir aucune raison valable de le rejeter, pourvu toujours que la société ferroviaire poursuive son exploitation. Une société ferroviaire doit posséder certains articles; elle doit posséder des rails, des traverses, du ballast et de l'outillage.

Mon expérience personnelle et ce que j'ai lu au sujet des années qui ont précédé mon mandat me permettent d'affirmer que chaque fois que le conseil d'administration des chemins de fer nationaux a présenté un budget convenable et valable à l'examen du Cabinet, ce dernier l'a approuvé. Le budget fera peut-être l'objet d'un débat qui entravera son approbation immédiate. Nous n'obtenons pas une autorisation automatique, ce qui semble être le cas au sujet du Pacifique-Canadien, pour me servir de votre propre analogie.

M. RHÉAUME: J'aimerais savoir si la direction doit tenir compte de certains autres éléments; je songe particulièrement à la question du bilinguisme dont je ne veux pas discuter le bien-fondé. Assurément, le fait que la société ne puisse pas placer une inscription dans une langue sans en installer une autre dans une autre langue doit compliquer les décisions que prend la direction? Ne

serait-ce pas le genre de difficultés avec lesquelles la direction des chemins de fer Nationaux se trouve aux prises, étant donné ses attributions particulières?

M. GORDON: Je trouve plutôt difficile de répondre à cette question. A mon avis, la gestion des chemins de fer Nationaux présente de plus en plus de difficultés, car un plus grand nombre de personnes s'y intéressent personnellement. C'est la société ferroviaire du peuple et chacun estime qu'il a le droit d'exprimer ses vues en la matière.

Les gens des diverses collectivités, qui estiment pouvoir nous parler à d'autres titres qu'elles ne peuvent le faire avec la direction du Pacifique-Canadien, exercent sur nous différentes sortes de pressions. Je ne considère pas que leur attitude soit un obstacle; il s'agit plutôt d'une situation à laquelle nous devons nous habituer. Ainsi, je remarque qu'à la Chambre des communes on pose des questions au sujet des chemins de fer Nationaux mais rarement en pose-t-on au sujet du Pacifique-Canadien. Ces circonstances dans lesquelles nous vivons ne constitue pas, à mon avis, un gros obstacle.

Voici M. Fisher; j'aimerais répéter ce que je viens de mentionner au sujet de la dépréciation.

Monsieur Fisher, j'ai établi une corporation qui vous intéressera, étant donné la question que vous avez posée plus tôt. En 1963, l'amortissement global se chiffrait à 99 millions et quelques dollars. Vous trouverez ce chiffre dans l'état financier. Cela tient au fait qu'actuellement nous tenons compte de la dépréciation globale pour ce qui est de la classification uniforme des comptes. Comme je l'ai mentionné, depuis 1956, nous tenons compte de tout l'amortissement jusqu'à concurrence de l'estimation que nous faisons; ainsi les réserves comblent les dépenses en immobilisations requises vu que l'outillage que nous avons acheté s'use. La différence entre les deux façons de calculer les charges d'amortissement s'illustre au moyen d'un graphique; en 1951, les charges d'amortissement imputées à notre compte de dépenses atteignaient entre 25 millions et 30 millions de dollars environ. Nous ajoutons des frais supplémentaires à nos dépenses d'exploitation sous la forme d'amortissement qui était de l'ordre de 60 millions de dollars de plus par année, ce qui signifie que nous écartons toute possibilité de nous trouver aux prises avec ce même genre de problème à l'avenir, et nous tentons d'y remédier au moyen de cette revision du capital.

M. RHÉAUME: Je n'ai qu'une autre question à vous poser. Je cherche à vous faire dire aux membres du Comité si vous n'auriez pas d'autres recommandations susceptibles d'accroître la situation concurrentielle des chemins de fer Nationaux. A la fin de votre rapport, vous avez formulé une recommandation; et je songe à certains autres secteurs au sujet desquels vous pourriez présenter certaines propositions dont il n'est pas question dans votre rapport. Donneriez-vous des précisions à ce sujet aux membres du Comité?

M. GORDON: Qu'il me soit permis de vous répondre ainsi qu'il suit. Nous avons formulé pour ainsi dire toutes nos propositions devant la Commission royale MacPherson. Lorsque vous adopterez des mesures législatives qui réaliseront dans la pratique ces recommandations, j'espère que vous constaterez qu'elles engendrent un climat favorable à la concurrence, ce qui permettra aux chemins de fer Nationaux de jouer leur rôle d'une façon raisonnable dans ce monde où s'exerce la concurrence et dans lequel ils doivent vivre.

M. RHÉAUME: J'aimerais poser une autre question.

M. GORDON: Comme je l'ai déjà mentionné, il est impossible de détruire certaines choses comme l'intérêt que les députés portent à leur circonscription électorale et à l'exploitation des chemins de fer Nationaux. C'est une bonne chose; cette situation subsistera et je n'y vois aucune objection.

M. RHÉAUME: Quel est le taux moyen d'intérêt que vous payez à l'égard des anciennes dettes qui résultent de la prise de possession de ces lignes de chemins de fer?

M. TOOLE: La moyenne globale à l'égard des emprunts des chemins de fer Nationaux est de 4.37 p. 100, monsieur Gordon.

M. GORDON: Si vous consultez l'état financier, vous constaterez que la moyenne est de 4.37 p. 100.

M. RHÉAUME: Il me serait passablement facile, dans l'isolement de mon bureau, de calculer ce que représentent les recommandations que vous formulez au gouvernement.

M. GORDON: Je n'en serais pas le moindrement étonné.

Je vous prie de m'excuser, j'aimerais modifier mon affirmation. Je veux ajouter à ce que j'ai dit que vous ne devez pas oublier que nous ne demandons pas d'éliminer toute la dette.

M. RHÉAUME: Je le sais. J'aimerais poser une question complémentaire. Vous avez dit, qu'en toute probabilité, le cas échéant, au lieu d'accuser un déficit de 43 millions, vous auriez enregistré au moins un petit surplus?

M. GORDON: C'est bien ce que j'ai dit, en effet.

M. MACDONALD: Monsieur Gordon, dois-je entendre que les sociétés dont il est question dans votre rapport et que les états financiers de ces sociétés ont tous été consolidés dans le bilan?

M. GORDON: Oui, il s'agit d'un bilan consolidé.

M. MACDONALD: Les chiffres auxquels vous êtes arrivé proviennent de l'addition de tous les chiffres se rapportant aux sociétés que vous avez énumérées?

M. GORDON: Cela comporte-t-il des exceptions, monsieur Toole?

M. TOOLE: Non.

M. GORDON: C'est exact.

M. MACDONALD: Je suis intéressé à connaître le chiffre représentant le capital-actions des filiales détenu par le public. Pouvez-vous me fournir des renseignements d'ordre général au sujet des placements en suspens?

M. GORDON: M. Toole répondra à cette question.

M. TOOLE: Le public détient approximativement 2,405,000 actions dans la *Canadian Northern Quebec Railway*. Vous trouverez ce renseignement à la sixième ou à la septième ligne de la liste. Il y en a 6800 dans la *Great Northwestern Telegraph Company*, $140,000 dans la *Montreal and Southern Counties Railway Company*, 1,443,000 dans la *Northern Consolidated Holding Company Limited* et approximativement 489,000 dans la *Quebec and Lake St. John Railway Company*. Ces chiffres totalisent $4,485,000, montant que vous trouverez, je pense, dans le bilan.

M. MACDONALD: Avez-vous établi une ligne de conduite au sujet de la liquidation des placements en cours?

M. TOOLE: Dans certains cas, nous ne connaissons pas les détenteurs et il nous est impossible de les repérer.

M. MACDONALD: Je vois.

M. TOOLE: En d'autres termes, nos avocats s'occupent de l'affaire.

M. MACDONALD: Y a-t-il des options d'achat à ce sujet?

M. TOOLE: J'aimerais consulter mes registres à ce sujet. Je crois qu'il y en a dans deux ou trois cas.

M. GORDON: Nous sommes prêts à acheter mais aucune option n'a été publiée.

M. MACDONALD: Pour ma gouverne, je me demande si vous ne pourriez pas nous fournir certaines indications au sujet de la nature de vos placements dans la société Air-Canada.

M. FISHER: Monsieur le président, nous n'entendons rien.

M. MACDONALD: Quelle est la nature du placement dans Air-Canada qui s'élève à 250 millions de dollars?

M. GORDON: Il s'agit d'un placement total; nous possédons toutes les actions de la société. Le public n'en détient aucune.

M. MACDONALD: Au sujet des chiffres relatifs aux autres immobilisations, en 1923, lors de l'unification du réseau qu'est-il advenu des terrains ou autres installations qui appartenaient aux lignes de chemin de fer fusionnées? Les a-t-on remis à la Couronne?

M. GORDON: Dans certains cas. Tous les biens matériels censés appartenir aux sociétés dont le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada a pris possession sont passés aux mains du Réseau. Mais, il y a eu confusion et le droit de propriété à l'égard de certains terrains fut mis en doute. Mais le National-Canadien a récupéré tous les biens au sujet desquels il a pu établir son droit de propriété.

M. MACDONALD: A-t-on établi une ligne de conduite visant à dépouiller le National-Canadien des terrains dont il n'avait pas réellement besoin pour exploiter la ligne de chemin de fer par opposition au Pacifique-Canadien dont les autres immobilisations sont considérables.

M. GORDON: Le rapport signale, me semble-t-il, que depuis quelques années, nous suivons une ligne de conduite selon laquelle nous offrons en vente à toutes personnes qui y manifestent un intérêt les terrains qui ne servent pas directement à l'exploitation ferroviaire et, en de nombreux cas, nous autorisons l'emploi de ce que nous appelons les droits aériens au-dessus de nos propriétés comme, par exemple, à Montréal, et nous suivons la même ligne de conduite partout au Canada. De plus, nous collaborons avec les autorités municipales en ce qui a trait aux travaux de planification.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, vous avez la parole.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais revenir aux points que M. Gordon a soulevés ce matin. Ils se rapportent à la ligne de conduite en matière de transport qui a cours au pays, laquelle, à mon avis, est mal définie. Il me semble que ce matin vous vous soyez embrouillé dans votre argumentation au sujet de deux points de vue qui ne correspondent pas tout à fait; vous avez tout d'abord mentionné que l'exploitation déficitaire de l'entreprise pourrait influer sur le moral du personnel à son service et ensuite vous avez associé la situation financière aux conditions de concurrence dans lesquelles vous vous trouvez ainsi qu'aux relations du National-Canadien avec les syndicats auxquels ses employés font partie. Cependant, en même temps, vous avec semblé hésiter à déterminer jusqu'à quel point le mobile de profit doit prédominer et vous avez fait allusion à l'objectif de la société ferroviaire qui consiste à fournir des services de transport au public. Croyez-vous que vous seriez dans une meilleure position, surtout en ce qui a trait au montant des placements, si vous visiez à réaliser les plus gros profits possibles qui, je le suppose, est le but de votre principal concurrent.

M. GORDON: Oui, je pense que c'est une affirmation fondée. La précision n'est pas chose facile en la matière. J'exprimais l'opinion personnelle qu'il n'y a pas nécessité que le National-Canadien porte ses profits au maximum en recourant à des mesures rigoureuses. De fait, il s'agit d'une question plutôt théorique, car la concurrence y verra. Si vous suivez la logique et le raisonnement du rapport de la Commission MacPherson, vous constaterez qu'une société ferroviaire, comme tout autre commerce, ne peut obtenir que les tarifs que la concurrence lui permet d'avoir; c'est le véritable élément en jeu.

M. FISHER: Je ne saisis pas la logique du rapport de la Commission MacPherson; elle ne m'a jamais impressionné. Toutefois, je veux vous signaler que votre entreprise ne s'intéresse pas seulement au transport des marchandises et des passagers, mais à toutes sortes ou formes de moyens de transport à un degré plus ou moins grand. Vous exploitez un commerce de camionnage qui s'est révélé le plus concurrent de tous les moyens de transport; vous employez la tarification «Rouge, Blanc, Bleu» et, relativement au service voyageurs, vous livrez une concurrence acharnée au transport par automobiles privées, par avions et par d'autres moyens de transport. Avez-vous déjà songé à l'avenir afin de voir où mène la politique canadienne des transports et quel est le rôle du National-Canadien dans tout ceci, en tenant compte du fait que nous voulons en arriver à une sorte de système intégré, organisé en vue de servir la population au lieu d'obtenir un maximum de profits dans certains domaines des transports.

M. GORDON: Oui. Bien entendu, ceci devient—et je ne sais comment l'exprimer—en quelque sorte une théorie du fonctionnement. Vous avez tout à fait raison de dire que nous essayons d'offrir tous les moyens de transport y compris les télécommunications et autres. Mais je voulais dire que si on juge le résultat des travaux du National-Canadien, il devrait suffire que le National-Canadien puisse rapporter de faibles profits et que nous ne soyons pas obligés d'essayer de tirer chaque dollar que nous pouvons obtenir d'un service donné aussi longtemps que nous pouvons couvrir nos frais et faire un faible profit.

M. FISHER: Quelle est la meilleure politique des transports puisque vous participez à tous les moyens de transport pour le service de la population et que vous avez ce mot d'ordre de concurrence qui est intervenu dans la politique des transports et dont traite le rapport de la Commission MacPherson?

M. GORDON: J'accepte la philosophie du rapport de la Commission MacPherson. Je crois que cela y est démontré très clairement et que la concurrence est le régulateur qui convient pour faire de notre politique des transports une politique nationale. Et si nous prenons des dispositions pour assurer que le moyen de transport le plus approprié à un certain genre de travail puisse faire librement concurrence aux autres pour assurer ce travail, à ce moment-là nous aurons la meilleure forme de politique nationale des transports.

M. FISHER: Mais vous jouez un rôle dans tous les moyens de transport et c'est aussi le cas du Pacifique-Canadien; l'un est une compagnie privée qui dispose de ressources considérables et l'autre est une société de l'État qui dispose elle aussi de ressources considérables. Comme le gouvernement appuie cette dernière société, où cette concurrence va-t-elle mener en ce qui a trait aux personnes qui assurent les autres moyens de transport—et je songe en particulier au camionnage.

M. GORDON: Nous ne nous occupons pas de tous les genres de transport dans ce sens-là; nous nous occupons des genres de transport qui sont rattachés à l'exploitation des chemins de fer, qui sont le mode de transport fondamental, et nous nous servons du camion pour offrir un meilleur service au public. Le cas des pipes-lines peut servir d'exemple. Je suis certain qu'on se servira de plus en plus de pipe-lines au Canada et nous devrons nous demander d'une façon bien précise si, oui ou non, il convient que nous entrions dans ce domaine d'après le travail que nous faisons actuellement. Je ne songe pas au pétrole mais au transport de solides et autres.

M. FISHER: Par conséquent, abordons le sujet des copeaux de bois de pulpe. Actuellement, votre compagnie transporte beaucoup de bois de pulpe. S'il se produisait un changement en ce qui a trait au transport de ce bois de pulpe sous forme de copeaux au moyen de tuyautage de transport, seriez-vous intéressé à ce genre de travail?

M. GORDON: Oui, je le crois. Ceci dépend de l'industrie que nous desservons. C'est notre devoir de participer à certains travaux qui se font au Canada; nous sommes peut-être le seul moyen de transport qui serait disponible et nous devrions à ce moment y songer à la lumière des services que nous pouvons rendre à cette industrie. Si nous voyons que nous pouvons construire des canalisations de transport afin de transporter des solides sans que le coût soit trop élevé, nous le ferons et ceci fera partie de nos responsabilités. Mais si nous pouvons mieux faire le travail en nous servant des méthodes plus courantes, comme nous le faisons maintenant, il ne s'ensuit pas nécessairement que le tuyautage de transport nous enlèvera tout notre travail. Il se peut que nous soyons capables de modifier le transport par chemin de fer afin de soutenir la concurrence.

Ceci revient encore à la question de savoir ce qu'est la concurrence, quel est le meilleur moyen de l'exercer et j'estime que lorsqu'il s'agit de politique nationale des transports, c'est le devoir de toute agence de transport d'utiliser la méthode la plus efficace de transport pour servir la population.

M. FISHER: Comment pouvez-vous en arriver à cela alors qu'il y a deux organisations importantes qui fournissent à la population un service de transport et qui fonctionnent à partir de principes différets, ou voulez-vous dire qu'éventuellement le National-Canadien sera presque exactement au même niveau que le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: C'est ce que je propose si nous obtenons cette revision de capitaux. Vous pourrez alors faire la comparaison entre notre travail et celui du Pacifique-Canadien en vous fondant sur les mêmes critères.

M. FISHER: Où cela va-t-il aboutir finalement? Vous devez avoir songé à l'avenir. Vous avez 14 années d'expérience. Où va-t-on finalement en arriver en ce qui a trait à la relation entre ces deux importantes compagnies de transport dans le cadre de l'ensemble des transports?

M. GORDON: Aboutir de quelle façon? Songez-vous au travail respectif de chaque compagnie ou à la possibilité d'une fusion?

M. FISHER: A cela, ou à un plan d'ensemble de politique de transport, plan qui si j'ai bien compris, faisait aussi partie des recommandations du rapport MacPherson, même s'il n'y a aucun indice que ce soit prévu dans la loi.

M. GORDON: Le plan national de transport est compris implicitement dans le rapport de la Commission MacPherson. Je ne tenterai pas de faire des prophéties quant à l'avenir, au sujet de ce qui va se produire au sein des deux compagnies de chemin de fer les plus importantes. Il se peut qu'une d'elle se désintéresse de certains domaines des transports. Ceci a déjà été mentionné au sujet du transport des passagers. Nous déployons tous nos efforts, comme vous le savez, pour trouver si, oui ou non, le transport des passagers peut être remis sur pied et conservé par les chemins de fer. Nos billets rouges, blancs et bleus sont un exemple de cet effort. Ce sont des risques qu'il faut prendre en affaires. Nous ne sommes pas absolument sûrs d'obtenir de bons résultats. Nous le faisons à titre d'expérience. Si nous trouvons, plus tard, que malgré tous nos efforts pour conserver le transport des passagers—et ceci en est un bon exemple—nous ne pouvons en retirer de profit, je crois que nous devrions alors l'abandonner.

M. FISHER: En ce qui a trait aux subventions qui sont accordées actuellement, auriez-vous quelque chose de particulier à dire au sujet de n'importe quelle d'entre elles; par exemple, je pense surtout à la subvention pour le transport entre l'est et l'ouest prévu dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes?

M. GORDON: Comme je l'ai dit plus tôt, certaines de ces subventions sont accordées simplement à la suite de considérations d'ordre politique. Si le

gouvernement au pouvoir estime qu'une région du Canada est désavantagée d'une certaine façon par sa situation géographique ou par quoi que ce soit et si le gouvernement au pouvoir décide d'accorder à cette région du Canada des avantages en ce qui a trait aux taux de transport, à ce moment il s'agit de politique du gouvernement. Ma seule réserve est que ceci ne devrait pas être fait aux dépens des compagnies de chemins de fer. S'ils veulent une loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, ce qui est après tout un moyen de donner à une certaine région du Canada des taux de transport moins élevés, cette somme devrait être prise à même les deniers publics.

En ce qui a trait aux subventions pour le transport entre l'est et l'ouest et la réduction des tarifs pour le transport des marchandises, ceci est amené par le fait que le gouvernement a rejeté une décision des commissaires de la Commission des transports par laquelle ils avaient permis l'augmentation du tarif pour le transport des marchandises il y a quelques années. Il a rejeté la décision de ces commissaires selon laquelle les chemins de fer avaient le droit d'augmenter les taux pour le transport des marchandises et à cause de cela, il a annoncé au même moment qu'il verserait une subvention en attendant la mise en vigueur de la loi proposée par la commission MacPherson.

M. FISHER: Jusqu'à quel point le tableau qu'a présenté la commission royale MacPherson au sujet de la nécessité de mettre fin aux subventions et de les diminuer petit à petit, est-il juste, alors que toute la question des taux du col du Nid-aux-Corbeaux n'est pas vraiment entrée en ligne de compte et n'avait rien à voir avec les recommandations?

M. GORDON: Vous m'apprenez quelque chose que je ne savais pas. Avez-vous dit que les taux du col du Nid-aux-Corbeaux ne sont pas entrés en ligne de compte?

M. FISHER: J'ai cru comprendre que les attributions excluaient en particulier l'étude détaillée des taux du col du Nid-aux-Corbeaux.

M. GORDON: Je ne crois pas. M. Frawley, qui est derrière vous, sera plus en mesure de répondre à cette question que je le suis.

M. FISHER: Il y a eu beaucoup de discussions, mais je me souviens des questions posées à M. Sinclair du Pacifique-Canadien par M. Frawley.

M. GORDON: Je ne connais pas à fond les attributions mais je crois qu'il était nettement compris que la protection accordée par le gouvernement en ce qui a trait aux taux du col du Nid-aux-Corbeaux ne serait pas modifiée. Maintenant, ceci ne change rien au fait que s'il est démontré par les compagnies de chemins de fer que les taux accordés en vertu de cette loi ne suffisent pas à défrayer le coût du transport du grain, à ce moment, les compagnies de chemins de fer présenteront une demande de remboursement, mais les fermiers de l'ouest du Canada ont été assurés que les taux prévus par la loi ne seraient pas modifiés, comme ligne de conduite. On a présenté beaucoup de preuves à la Commission au sujet de la façon d'aborder le calcul des tarifs du col du Nid-aux-Corbeaux. Je crois que ceci a probablement été le sujet le plus important de toute la discussion.

M. FISHER: Mais, actuellement, ni votre compagnie de chemins de fer ni la compagnie du Pacifique-Canadien n'ont de chiffres en main pour démontrer ceci. Par exemple, vous avez transporté l'année dernière beaucoup de grain dont on a parlé dans ce rapport-ci. Il n'y a rien qui indique vraiment le rapport de ce qui est compensatoire.

M. GORDON: Ce sera indiqué lorsque la loi proposée par la Commission MacPherson sera votée. C'est une partie de la somme de 50 millions de dollars. Il y a un chiffre total qui a été accepté en attendant que la loi proposée par la Commission MacPherson soit mise en vigueur. Je n'ai pas vu cette loi plus que vous, mais je puis assez bien tirer mes propres conclusions après avoir lu

le rapport et après avoir entendu les discussions qui ont eu lieu. On a dit en particulier dans les recommandations qu'on reconnaîtrait les taux du col du Nid-aux-Corbeaux et leur signification dans la loi.

M. FISHER: Je ne savais pas que ceci ferait partie de la loi.

M. GORDON: Je suppose évidemment que ce le sera.

M. VAUGHAN: Vous parlez des revenus provenant des services publics qui sont les subventions recommandées par la Commission MacPherson, mais non pas de la loi qui doit traiter des tarifs du col du Nid-aux-Corbeaux.

M. GORDON: Oui, je parle des recommandations présentées par la Commission MacPherson.

M. HORNER (*Acadia*): Cette discussion au sujet des tarifs du col du Nid-aux-Corbeaux avait été très intéressante.

Pour faire suite à ceci, je voudrais aborder la question des frais d'amortissement. Puis-je conclure de ce que vous venez de dire, monsieur Gordon, qu'il y aura une autre subvention aux chemins de fer, ou une autre indemnité, si vous préférez ce mot, à la suite du rapport de la Commission MacPherson à cause des tarifs du col du Nid-aux-Corbeaux?

M. GORDON: Non pas à cause des tarifs du col du Nid-aux-Corbeaux, mais vous vous souvenez du rapport de la Commission MacPherson.

M. HORNER (*Acadia*): Le rapport proposait qu'on verse des paiements dans le cas de A, B, et C dans la mesure où ce serait raisonnable.

M. GORDON: Il y a une période de transition au cours de laquelle la loi va traiter de divers sujets. Le paiement pour cette période sera probablement annulé. Il faudra s'occuper de la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises et il y aura aussi la subvention pour le transport entre l'est et l'ouest. Je suppose qu'on continuera à appliquer la loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces maritimes. Il y a aussi des dispositions au sujet des déficits encourus pour le transport des passagers au sujet d'une somme convenue qui doit diminuer avec les années et qui sera versée sous forme de subvention si les chemins de fer peuvent prouver qu'il y a un déficit, et ensuite en ce qui a trait aux versements pour le grain, on fait aussi allusion à cela. Toutefois, ce sont des déficits, si j'interprète bien le rapport de la Commission, et je ne sais comment ceci serait exprimé dans la loi.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais savoir ce à quoi vous vous attendez.

M. GORDON: Je m'attends à ce que la loi fasse suite au principe général du rapport de la Commission MacPherson qui déclare, d'après ce que j'en ai compris, que s'il y a un endroit où les chemins de fer doivent dans l'intérêt du public transporter des marchandises à un taux insuffisant et que si les chemins de fer sont capables de prouver que c'est ce qui se produit, ils auront droit à être indemnisés à même les fonds publics. C'est le principe général.

M. HORNER (*Acadia*): D'après une déclaration du ministre des Transports à Saskatoon l'automne dernier, celui-ci ne semble pas être certain que le National-Canadien perde de l'argent en ce qui a trait aux taux du col du Nid-aux-Corbeaux.

M. GORDON: Il faudrait en faire la preuve devant les commissaires de la Commission des Transports.

M. HORNER (*Acadia*): A en juger d'après ce que le ministre a dit aux gens de la Saskatchewan, il n'en est pas encore convaincu.

Le PRÉSIDENT: Messieurs pouvons-nous revenir à l'étude des comptes?

M. HORNER (*Acadia*): Il s'agit certainement de comptes; ne le croyez-vous pas?

Il y a quelque temps, l'année dernière ou l'année précédente, vous avez dit que le National-Canadien prêtait à la locomotive diesel une durée utile de 30 ans. Est-ce juste?

M. GORDON: Il y a une façon régulière de procéder. On prête à chaque pièce de matériel, d'après le système uniforme de comptes, une durée utile avec l'autorisation de la Commission des Transports. Nous faisons l'amortissement à ce rythme.

M. HORNER (*Acadia*): Je pense peut-être à la locomotive à vapeur.

M. TOOLE: L'ancienne locomotive à vapeur avait une durée utile de 33 ans.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous donner au comité une idée du nombre d'année allouées par le Pacifique-Canadien en ce qui a trait à la locomotive à vapeur? Je veux établir une comparaison. Vous dites que vous allez être sur le même pied que le Pacifique-Canadien. Je veux établir une comparaison afin de voir jusqu'à quel point vous étiez sur le même pied par le passé.

M. TOOLE: Je puis vous donner un bref résumé. A la compagnie des chemins de fer Nationaux, nous avons commencé à déprécier le matériel roulant en 1940 et, de fait, le Pacifique-Canadien l'a fait au même moment. Toutefois, le Pacifique-Canadien a commencé à déprécier ses propriétés foncières en 1942 et nous n'avons pas commencé à le faire avant 1956. Le Pacifique-Canadien a commencé à déprécier ses hôtels en 1936; nous n'avons pas commencé à le faire avant 1954.

M. HORNER (*Acadia*): Même les hôtels?

M. GORDON: Monsieur Horner, si je puis me permettre de répéter ceci, examinez le bilan de 1963: le Pacifique-Canadien avait réservé une proportion de 45 p. 100 de ses placements en biens fonciers pour la dépréciation, et dans le cas du National-Canadien, ce chiffre n'est que de 20 p. 100. Sans tenir compte de la façon dont on l'analyse, ceci revient toujours au même chiffre total parce qu'il y a une différence entre chaque classe de matériel. Toutefois, nous n'avons qu'une réserve de dépréciation de 20 p. 100 alors que la leur est de 45 p. 100. J'espère que si nous obtenons cette revision des capitaux, les deux chiffres seront à peu près semblables.

M. HORNER (*Acadia*): Depuis 1956, vous avez déprécié les locomotives diesel au même rythme que le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Oui, ceci est sujet à une classification uniforme aux fins de la comptabilité. Nous devons le faire au même rythme que le Pacifique-Canadien parce que la Commission des transports l'exige.

M. TOOLE: J'allais dire que les taux de dépréciation appliqués aux diesels de route et aux diesels de cour de triage sont différents de sorte que la différence entre le Pacifique-Canadien et nous-mêmes peut être minime selon la proportion de diesels de route ou de cour de triage, mais que c'est la même formule.

M. PRITTIE: Mon intention était de poser une question à 11 h. 30. Je me suis levé pour laisser passer un membre et M. Grégoire a pris la parole.

Ma question se rapporte au sujet que M. Fisher a soulevé. Il me semble, d'après les exposés présentés par M. Gordon cette année et l'année dernière, qu'il y a une certaine confusion en ce qui concerne ses buts. Il parle d'une situation où le National-Canadien serait dans la même position comptable que le Pacifique-Canadien et où le National-Canadien se comporterait à peu près comme une entreprise privée. D'un autre côté, en réponse à la question qui a été posée plus tard, il a dit qu'il désirait réaliser un petit montant de profit après avoir satisfait à toutes les imputations. Il y a une différence entre l'exploitation d'un service public et l'exploitation d'une entreprise privée. Ma question qui découle de cette constatation est que si on vous mettait dans cette position votre chemin de fer servirait de norme. Votre objectif n'est pas de réaliser le plus gros montant de profit.

M. GORDON: Je vois dans quelle difficulté nous nous trouvons. Je n'y avais pas pensé sous cet aspect. Vous et M. Fisher avez du bon. J'envisageais réellement la question d'un autre point de vue. J'essayais réellement de dire que si

nous faisons un profit, la situation devrait être satisfaisante. Cependant, si en exigeant les mêmes taux pour le trafic-marchandises que le Pacifique-Canadien nous nous accommodons de la concurrence de la même manière et qu'il reste un gros profit, il n'y a rien de repréhensible à cela. Je n'entrevois pas d'occasion de réaliser un gros profit d'après le genre de concurrence que j'entrevois pour l'avenir. Il n'y a rien de mal à cela si nous sommes capables de nous adapter à la concurrence en donnant un service public à un prix et avec une efficacité de transport meilleure que celle des autres modes.

M. PRITTIE: Y a-t-il un rapport entre vos déclarations à la fin de votre rapport où vous parlez des déficits chroniques comme il suit:

> Non seulement le moral du personnel en sera-t-il affecté . . .

et vous continuez en disant:

> mais le secteur privé de l'industrie des transports en subira lui-même des effets préjudiciables.

Je ne comprends pas.

M. GORDON: Je puis dire tout simplement que si le National-Canadien persiste à avoir un déficit chronique, que si les déficits continus sont inévitables, et ils le seront si nous n'obtenons pas cette recapitalisation, alors à mon avis, le moral de la gestion en sera affecté au point qu'il y aura une attitude défaitiste.

M. PRITTIE: Je comprends cette partie.

M. GORDON: Alors le National-Canadien peut devenir un concurrent dont l'action peut nuire au secteur de l'entreprise privée de l'industrie des transports parce qu'ils ne penseront pas aux profits dans le sens de coter un prix pour leurs services. La gestion dira «quelle différence y a-t-il?» C'est l'indifférence au déficit que je crains. Comme je l'ai dit plus tôt ce matin, le seul facteur qui signifiera quelque chose en ce qui concerne l'avenir du National-Canadien est la fierté de l'accomplissement de la tâche. Je veux dire que si la Société croit non seulement qu'elle a pour mission de viser à faire un profit mais qu'elle doit faire un profit, et qu'elle perde de l'argent en toute année après cela, il doit y avoir une vraie bonne raison pour cela et il devrait y avoir l'équivalent d'une enquête publique sur ce qui ne vas pas dans la gestion. Je trace une ligne de conduite très dure pour les gestions qui suivront la mienne, mais je crois qu'avec cette correction le critère est sain et que vous devriez être capable de constatez ce qui est fautif chez le National-Canadien s'il ne peut pas montrer de profit dans les circonstances.

M. HORNER (*Acadia*): Vous vous débarrasseriez des taux du col du Nid-des-Corbeaux, qui a été votre but pour les lignes secondaires en ces cinq dernières années.

M. GORDON: Pour nous excuser? Non, parce qu'il existe une base très différente maintenant. En vertu de la loi, les chemins de fer de l'avenir devront justifier leurs pertes. Les déclarations générales ne vaudront plus. Le complexe du prix de revient, l'aspect de la comptabilité du prix de revient a été établi, et le prix de revient serait maintenu. Si les chemins de fer de l'avenir protestent, vous pourrez protester.

M. HORNER (*Acadia*): Ils n'ont jamais été capables de le prouver à qui que ce soit jusqu'ici.

M. GORDON: Ils l'ont prouvé à la Commission MacPherson.

M. HORNER (*Acadia*): Pas en toutes lettres. Ils ont été assez convaincants pour s'attirer l'assentiment de la majorité des commissaires de la Commission royale MacPherson mais ils n'ont pas prouvé en dollars et en cents qu'ils faisaient de l'argent en transportant du grain.

M. MACEWAN: Monsieur le président, j'ai une brève question. Je désire que M. Gordon m'apporte un éclaircissement au sujet de la Loi sur les taux de

transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il y a lieu de croire, d'après mon interprétation des recommandations de la Commission royale MacPherson, que les chemins de fer doivent continuer à respecter l'idée exprimée dans la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et je me demande si j'ai raison. Il a été déclaré aussi que les avantages de la Loi seraient offerts à tous les types de transport dans la région de l'Atlantique.

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

M. MACEWAN: Mais c'est exact?

M. GORDON: Je ne sais pas. Tout dépend de la loi.

M. MACEWAN: Vous avez dit que vous supposiez que la nouvelle loi, lorsqu'elle serait adoptée, serait en faveur de conserver la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. GORDON: Oui.

M. MACEWAN: C'est bon.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il a dit que le rapport MacPherson n'a pas recommandé l'abrogation de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces des Prairies.

M. MACEWAN: Oui. Êtes-vous d'accord avec cette recommandation?

M. GORDON: De quelle partie s'agit-il?

M. MACEWAN: Que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne doit pas être rescindée.

M. GORDON: Oui, je ne puis pas me prononcer pour ou contre parce qu'il s'agit d'une politique du gouvernement.

M. MACEWAN: Oui. Vous avez dit qu'au sujet des régions sous-développées c'est la politique du gouvernement et que les paiements devraient provenir des deniers publics au lieu des chemins de fer.

M. GORDON: C'est exact.

M. MACEWAN: Et qu'en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les expéditeurs dans cette région jouissent des avantages de la loi à même les deniers publics.

M. GORDON: Oui, jusqu'à concurrence de la subvention.

M. MACEWAN: Et croyez-vous qu'en vertu de cette loi, si nous devons continuer ou non les avantages conférés à la région de l'Atlantique, que ces avantages devraient aller directement à cette région sans passer par les chemins de fer intéressés, comme les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Il s'agirait d'une question d'administration pratique. Je ne sais pas comment on pourrait s'y prendre. Mais je suppose que tout est possible selon les dispositions prises. A mon avis, ce serait très difficile. J'exprime là seulement une opinion personnelle. L'organisation des paiements à l'expéditeur individuel devient une question d'administration pratique. C'est possible, mais les frais d'administration seraient exorbitants. J'exprime seulement une opinion. Je n'approuve pas et je ne désapprouve pas. Il s'agit entièrement d'une politique du gouvernement.

M. MACEWAN: Je suppose que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien s'accordent du moins sur la première recommandation de la commission royale portant que les taux devraient s'ajuster d'eux-mêmes à leur propre niveau?

M. GORDON: Oui, je crois que le Pacifique-Canadien et nous-mêmes sommes assez d'accord à ce sujet. Je ne connais pas de point du rapport MacPherson sur lequel nous sommes en désaccord. Mais je répète que nous ne le saurons pas avant de voir la loi.

M. ÉMARD: Monsieur Gordon, en parlant du rapport, on parle du rapport financier. M. Rhéaume vous demandait tout à l'heure si le bilinguisme créait

des embêtements à votre compagnie. Or, depuis que vous vous êtes particulièrement penché à trouver des solutions à ce problème, n'est-il pas vrai que cela n'a pas empêché la compagnie d'avoir des revenus accrus, tel que le démontrent les état financiers?

M. GORDON: Bien, je ne veux certainement pas essayer de déterminer si d'une façon générale plus de bilinguisme ajouterait ou non au coût de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada. Je ne crois pas que ce soit possible. Je ne vois pas comment. J'affirme que c'est le devoir du National-Canadien de s'ajuster aux besoins de n'importe quel langage dans la région que nous desservons et c'est ce que nous cherchons à faire. Mais je ne voudrais pas essayer de fixer un chiffre. A mon avis, c'est impossible et la question ne se pose pas. Il s'agit tout simplement de s'adapter au milieu dans lequel nous vivons.

M. ÉMARD: Je n'ai pas demandé d'établir le coût du biculturalisme. Seulement ce que je voulais c'est que vous me disiez que le fait que vous vous occupiez du biculturalisme à l'heure actuelle cela n'a pas empêché la compagnie de faire des profits accrus quand même.

M. GORDON: Je ne dirais certainement pas que le bilinguisme exerce un mauvais effet sur nos affaires dans le sens de la réalisation des profits dans l'exercice de nos affaires. Je ne crois pas que la question se pose du tout. Pensiez-vous que nous perdions de la clientèle ou que nous n'en avions pas à cause du biculturalisme?

M. ÉMARD: Non, ce que je pensais c'est que même avec le biculturalisme, ça ne crée pas... M. Rhéaume m'a laissé l'impression tout à l'heure que le fait que vous vous occupiez du biculturalisme, cela a causé des dépenses supplémentaires. Or, je pense que dans le fait du National-Canadien, comme dans beaucoup d'autres compagnies qui ont à vendre leurs produits, ces dépenses supplémentaires ne sont pas réellement des dépenses parce que cela donne un certain montant d'affaires quand même, un certain excédant d'affaires qui compense pour les dépenses accrues pour favoriser le biculturalisme.

M. RHÉAUME: J'invoque le règlement. Si quelqu'un se permet de dire cela, ce devrait être une personne portant un nom français. Je ne l'ai pas donné à entendre. Je veux être interprété correctement ici. Le président des chemins de fer Nationaux du Canada doit répondre à divers genres de besoins qui le placent peut-être dans une position défavorable du point de vue de la concurrence. L'autre point était le fait que le comité parlementaire peut toujours soulever des questions relativement aux problèmes du bilinguisme et du biculturalisme et qu'elles s'appliquent plus directement aux compagnies de la Couronne. Je ne discutais pas des mérites de la question et je ne veux pas que cette impressions demeure.

M. GORDON: Je puis régler la question en disant que le bilinguisme ou le biculturalisme n'augmente pas les frais des chemins de fer Nationaux du Canada. Aussi longtemps que nous exploiterons au Canada et que nous serons au service de l'industrie il sera à notre avantage de donner au public de toute région du Canada le service qu'elle demandera; si cette région veut un service en français plutôt qu'en anglais, nous le donnerons. Je ne considère pas que ce soit une entrave ou une charge financière. Les affaires pourraient en bénéficier.

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

M. RHÉAUME: J'ai un autre genre de questions à poser. Elles proviennent de ce que vous m'avez dit plus tôt au sujet des propositions que vous allez faire, que vous avez déjà faites, ou que vous êtes sur le point de faire au gouvernement, portant que la récapitulisation de quelque 900 millions de dollars de la dette à long terme du National-Canadien serait effectuée.

M. GORDON: Je n'ai pas mentionné de chiffre.

M. RHÉAUME: Vous m'avez dit que vous payiez un certain pourcentage, 4.7 p. 100, et que la conséquence serait d'éliminer 43,000,000 de dollars du déficit que vous avez cette année. Mes calculs placeraient cette somme dans l'ordre de la recapitalisation de 900 millions de dollars. Je ne veux pas que le Comité ait une mauvaise impression. Le chiffre pourrait être plus élevé ou plus bas.

M. GORDON: Mon petit garçon de huit ans a de la difficulté avec la table de multiplication. Je dois avouer qu'il en est aussi de même pour moi. Vous pouvez tirer une conclusion, mais vous ne pouvez pas m'amener à l'admettre formellement. Vous pouvez dire que toute la proposition dont j'ai parlé ce matin ne se borne pas entièrement à la question de la dépréciation sans couverture. Il y a plus que cela. Attendez d'avoir toute la proposition.

M. RHÉAUME: Il n'est pas inéquitable d'utiliser 4.7 p. 100 sur 43 millions de dollars.

M. GORDON: Si jamais je subis un procès pour meurtre, je vous demanderai de me défendre.

M. RHÉAUME: Nous serions pendus tous les deux.

M. KINDT: La loi projetée pour la réorganisation du capital sera-t-elle initiée avant celle sur l'abandon de lignes de chemins de fer ou si le Parlement sera saisi d'une proposition globale comprenant l'abandon de lignes de chemins de fer.

M. GORDON: Je n'ai pas de réponse à cette question. J'espère pousser la recapitalisation avant toute autre transaction, mais c'est au gouvernement de décider.

M. KINDT: Si le gouvernement devait entreprendre cette législation avant que vous poursuiviez le projet relatif à l'abandon de lignes d'embranchement, certains chiffres de recapitalisation n'auraient-ils pas alors besoin d'être revisés?

M. GORDON: Non, je ne crois pas que l'abandon d'une ligne d'embranchement ait un effet quelconque sur les propositions de recapitalisation.

M. KINDT: Voulez-vous dire, en d'autres termes, que les revenus de ces lignes qui sont à présent exploitées et qui seront abandonnées, ne changeront pas la structure du capital ou les revenus du chemin de fer?

M. GORDON: Non, je ne pense pas. Le nombre d'abandons de telles lignes auquel vous vous référez a dépassé l'appréciation de lignes locales particulières et si nous soutenons que nous avons subi une perte, il nous sera loisible de soumettre notre réclamation à un jury approprié qui siégera pour examiner notre réclamation. S'il s'avère que, de l'avis de ce jury, la ligne est déficitaire mais que pour des raisons d'intérêt public la ligne devrait être maintenue, alors le rapport de la Commission MacPherson dit que la différence devra nous être versée. Cela ne signifie pas nécessairement qu'une ligne quelconque sera abandonnée. Nous avons simplement droit à indemnisation en vertu des dispositions du Rapport MacPherson.

M. KINDT: La compensation que vous recevrez ne changera-t-elle pas la structure du capital?

M. GORDON: Non, pas la structure du capital, mais nos profits, nos revenus d'exploitation.

M. KINDT: J'ai une autre question. J'ai remarqué que vos dépenses pour les télécommunications ont augmenté de 1962 à 1963 de 11.7 millions de dollars à 27.3 millions de dollars.

M. GORDON: A quelle page est-ce?

M. KINDT: A la page 5.

Le PRÉSIDENT: J'aurais aimé que vous attendiez, monsieur Kindt.

M. KINDT: C'est au sujet de la structure du capital. C'est un investissement.

Le PRÉSIDENT: Très bien, allez-y.

M. KINDT: Je discute des immobilisations.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. KINDT: C'est pourquoi, je suis parfaitement dans le sujet.

Le PRÉSIDENT: Tant que nous n'entrons pas dans beaucoup trop de détails, oui.

M. KINDT: Mais c'est juste à la page 5.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes encore à la page 1 maintenant. J'ai retenu quelques autres membres qui voulaient examiner les frais d'exploitation des chemins de fer.

M. KINDT: Je suis disposé à remettre ma question plutôt que d'errer au hasard.

Le PRÉSIDENT: Pas encore.

M. KINDT: Ma question se rapporte aux immobilisations.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini avec la page 1?

M. FISHER: Il me semble qu'il y a deux ans lorsque vous avez soulevé pour la première fois cette question de refinancement, votre chiffre était d'environ 800 millions de dollars. J'ai remarqué que le *Montreal Star* mentionne le chiffre d'un milliard.

M. GORDON: Cela m'est très difficile. C'est un signe de vieillesse, parce que je ne peux plus me rappeler de toutes les choses que j'ai déclarées aux comités précédents. Mais, si je ne me trompe, ce chiffre a été mentionné lors de ma comparaison de la réserve pour dépréciation du Pacifique-Canadien avec la nôtre. Je crois que j'ai dit que si l'on prenait le même pourcentage nous devrions avoir au moins 900 millions de dollars de plus dans notre compte de réserve. C'est ce dont je me rappelle maintenant. Mais cela date d'il y a deux ans. Je crois que vous avez mis en relief le point et que c'est comme cela que le chiffre a été discuté. Je devrais vérifier à nouveau.

Le PRÉSIDENT: La page 1 est-elle approuvée? Approuvée. Maintenant passons à la page 3. M. Rapp a une question sur les revenus d'exploitation des chemins de fer.

M. RAPP: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Gordon s'il serait correct de présumer que le National-Canadien a obtenu de nouveaux revenus par le transport de la potasse?

M. GORDON: Oui.

M. RAPP: Je m'intéresse à ce sujet en particulier et je voudrais savoir si d'autres fabricants de potasse en exploitation ou qui sont au stade des forages en Saskatchewan ont demandé l'extension de lignes locales à leurs mines pour assurer le transport de la potasse et, dans le cas de l'affirmative, le National-Canadien a-t-il donné suite à ces demandes, ou bien la direction envisage-t-elle l'extension de certaines de ses lignes à certaines de ces mines de potasse?

M. GORDON: Notre attitude à cet égard dépend totalement de l'emplacement en question. Si notre ligne est adjacente à un point particulier, on s'attendrait à le desservir mais généralement parlant la ligne de conduite est que le chemin de fer le plus proche de l'emplacement examinera une pareille demande. Il est certain que si un propriétaire de mine de potasse nous demande de desservir sa région nous essayerons de l'accommoder.

M. RAPP: C'est la réponse que je voulais avoir parce que les deux sociétés que j'ai à l'esprit comptent creuser des puits dans une région qu'elles espèrent voir desservie par les chemins de fer Nationaux du Canada au moyen d'un embranchement. Je fais allusion à la *Alwinsal Company* et à la *Kerr-McGee Company* toutes les deux de Lanigan, Saskatchewan. Certains employés de

ces sociétés m'ont demandé si le National-Canadien considérerait favorablement des demandes relatives à ces emplacements si elles venaient à leur être soumises.

M. GORDON: Autant que je sache, je crois que notre Service de l'exploitation industrielle est en contact avec tous les producteurs possibles de potasse. Je ne peux pas vous dire quelle est la situation exacte dans le détail mais il m'étonnerait d'apprendre qu'il y a des développements quelconques de potasse que notre département ne connaît pas. Cependant, s'il est logique pour le National-Canadien de desservir ces exploitations, nous sommes à la recherche de clients et si vous connaissez quelques noms ou si vous pouvez me donner quelques renseignements avant nos concurrents, je serais très heureux de voir si nous pouvons arriver avant eux.

M. RAPP: Comme je l'ai dit, les sociétés *Alwinsal* et *Kerr-McGee* sont intéressées dans le percement de puits dans le voisinage de Lanigan, Saskatchewan.

M. GORDON: Je suis pratiquement sûr que les employés de notre service d'exploitation industrielle se sont déjà mis en rapport avec les employés de ces sociétés.

M. RAPP: Je ne suis pas sûr si la ligne locale à Esterhazy est une ligne du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien. Mais il y a une ligne locale qui arrive à cette ville.

M. GORDON: Nous étions là les premiers à desservir la région, mais par la suite nos concurrents se sont infiltrés par les méthodes du Pacifique-Canadien.

Une VOIX: Par des moyens douteux.

M. RAPP: La seule question qui m'intéressait était de savoir si vous considéreriez favorablement pareilles demandes parce que, comme vous le dites dans votre rapport, le trafic de la potasse constitue une bonne source de revenus pour la société.

M. GORDON: C'est une partie très importante de nos exploitations. Pour exposer la situation en termes très simples, s'il y avait une exploitation quelque part à une distance d'environ deux milles de notre ligne nous la desservirions probablement, mais si elle était disons à 40 milles de notre ligne et à deux milles seulement d'une ligne du Pacifique-Canadien, nous serions presque sûrs d'être battus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, aviez-vous une question à poser?

M. LLOYD: J'ai une question relative à la recapitalisation. Est-ce que nous y reviendrons plus tard?

Le PRÉSIDENT: Nous venons de finir la page 1.

M. KINDT: La page 1 traite des revenus.

M. LLOYD: La recapitalisation est d'habitude mentionnée au paragraphe intitulé «Perspectives» à la page 15. J'attendrai jusqu'à ce que nous considérions ce passage pour poser ma question si vous voulez. Êtes-vous à la page 3 à présent?

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à la page 2.

M. HORNER (*Acadia*): Nous sommes, en fait, à la page 3.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à présent aux pages 2 et 3.

M. LLOYD: Je voudrais poser une question au sujet des taxes municipales. L'année passée, j'ai compris qu'on allait nous donner un genre de tableau indiquant les paiements de taxes effectués par le National-Canadien aux différentes municipalités au Canada. Je me demande si ce tableau a jamais été préparé. Je ne l'ai pas encore vu et je me demande si, par mégarde, on a omis de le préparer.

M. GORDON: Je ne me rappelle pas la situation à présent. Avez-vous ce renseignement, monsieur Toole?

M. TOOLE: J'ai un résumé des chiffres ici qui concordent avec ceux du rapport imprimé que vous avez. Si vous vous reportez à la page 23 du rapport, vous verrez le chiffre concernant le montant d'impôt dû par les chemins de fer, et il s'élève à $22,839,000. Ce chiffre paraît dans la colonne centrale et c'est le troisième chiffre à partir du bas de la colonne. Ce chiffre comprend, à concurrence de $9,560,000 les taxes municipales et les paiements versés en guise de taxes par les chemins de fer; les impôts des provinces des États, au Canada $2,800,000 et aux États-Unis $2,500,000; l'assurance-chômage au Canada $3,600,000 et $1,500,000 aux États-Unis; la taxe de retraite des chemins de fer aux États-Unis $2,600,000 et autres taxes diverses $280,000, ce qui fait un total de $22,839,000. De ce montant, comme nous l'avons indiqué, une somme de $9,560,000 constitue les taxes municipales et les paiements versés au lieu d'impôts.

M. LLOYD: La question qui a été soulevée l'année dernière visait à justifier par des renseignements les différences dans les paiements d'impôts, soit conformément à la loi, soit en vertu d'un accord.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, voulez-vous vous approcher de la table pour être plus prêt du haut-parleur? Il est difficile aux traducteurs de vous entendre.

M. LLOYD: Je regrette. Je ne m'en rendais pas compte. Dois-je recommencer?

Je me rappelle avoir demandé l'année passée une analyse détaillée des paiements de taxes municipales qui montrerait pourquoi certains paiements de taxe étaient effectués dans certaines municipalités et ne l'étaient pas dans d'autres. J'espérais faire éventuellement une comparaison entre la ligne de conduite politique du National-Canadien et celle du Pacifique-Canadien à ce sujet.

M. GORDON: Je crois que je devrais commencer par vous indiquer quelle est la politique du Pacifique-Canadien et probablement vous pourriez ensuite tirer vos conclusions sur la nôtre.

Autant que je sache, le Pacifique-Canadien paie des taxes que s'il doit le faire. C'est la première déclaration que je voudrais faire. Le Pacifique-Canadien paie la taxe quand il est requis de le faire.

M. GRÉGOIRE: Mais chacun est dans cette position, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je pense que nous sommes tous dans cette même situation.

Nous sommes dans la même situation et nous ne payons les taxes que lorsque nous sommes requis de le faire. Si nous pouvons invoquer des raisons pour ne pas payer les impôts, évidemment nous le faisons chaque fois qu'il nous est loisible et utile de le faire.

M. LLOYD: C'est une réponse très amusante, monsieur Gordon.

M. GORDON: Elle ne visait pas à être amusante.

M. LLOYD: C'est peut-être le moyen de transmettre votre message. Permettez-moi de vous dire ceci. Je voudrais avoir une réponse à ma question. Vous avez mentionné qu'en ce qui concerne l'organisation comptable et financière du National-Canadien, vous voulez un système qui vous faciliterait la comparaison de l'exploitation du National-Canadien sur une base raisonnable avec celle du Pacifique-Canadien et autres concurrents. Vous recherchez une recapitalisation à cet effet. Et vous espérez finalement, lorsque l'organisation sera terminée, que vous serez en mesure de montrer ce que le National-Canadien fera à l'égard de l'extension ou de la réduction de services particuliers. Vous espérez que toute

subvention du gouvernement fédéral, nécessaire au maintien du service, sera clairement indiquée par une méthode différente et meilleure de faire rapport et ne sera pas perdue de vue dans les nouveaux déficits des chemins de fer.

Vous dites que la répercussion sur le budget du gouvernement fédéral sera la même tant que la politique de ce dernier sera maintenue en ce qui concerne les subventions mais donnerait au moins une image plus fidèle des résultats d'exploitation des chemins de fer sous le nouveau système. Je pense que cela est également vrai relativement aux taxes municipales, et qu'en attendant de trouver quelles sont les différentes raisons des différentes lignes de conduite en ce qui concerne les municipalités, nous ne pouvons pas très bien défendre le cas, si vous voulez, d'une uniformité dans la pratique. Tout ce que j'ai demandé l'année passée était qu'un résumé soit préparé ou une analyse faite indiquant les raisons pour lesquelles vous payez tous les impôts dus relativement à l'Hôtel des Chemins de fer Nationaux du Canada à Montréal, y compris les taxes d'affaires et d'eau, tout en ayant, en ce qui concerne l'Hôtel de la Nouvelle-Écosse, à Halifax, un accord relatif aux impôts.

M. GORDON: Je pense que la réponse la plus directe à votre question est comme je l'ai dit, que nous payons les impôts selon les circonstances dans les endroits où nous les payons. Cette situation est aussi vraie en ce qui concerne le Pacifique-Canadien qui est dans la même situation. A certains endroits, le Pacifique-Canadien jouit d'une exemption, alors que dans ces mêmes endroits nous n'avons pas les mêmes exemptions. La politique fiscale dépend totalement des circonstances particulières de l'endroit où les chemins de fer offrent leur service.

M. LLOYD: Je voudrais revenir à ma question première.

M. GORDON: Très bien.

M. LLOYD: Avant de procéder à l'explication de cas particuliers, je voudrais savoir s'il vous est possible d'inclure dans une publication une déclaration de votre ligne de conduite à l'égard de la taxe municipale au Canada. C'est tout le renseignement que je demande maintenant. Il y a des différences en jeu et je pense qu'en tant que président d'une société de la Couronne visant à la réalisation de vos objectifs, votre politique relative à la taxe municipale est très importante.

M. GORDON: Notre politique n'est que celle que j'ai essayé de vous expliquer. Notre attitude vis-à-vis de l'impôt dépend de la région où nous sommes grevés. La même situation s'applique au Pacifique-Canadien. Il y a des situations dans les deux sociétés où une exemption est accordée à l'une et ne l'est pas à l'autre. Et cela est très vrai de l'Ouest du Canada présentement; il y a des exemptions dont jouit le Pacifique-Canadien qui remontent à l'histoire et qui ne s'appliquent pas au National-Canadien. Nous payons l'impôt dans plusieurs endroits où le Pacifique-Canadien n'en paye pas. La même chose est suvenue au National-Canadien en ce qui a trait aux chemins de fer que le National-Canadien a achetés; lorsque nous avons un endroit qui, parfois, nous met dans une situation favorable, et parfois défavorable, nous l'acceptons et collaborons de notre mieux avec l'autorité locale.

M. LLOYD: C'est certainement ce que vous faites. Nous avons eu plusieurs expériences dans ce domaine. Mais j'en reviens toujours à mon argument; si on veut comparer avec justesse les résultats de votre exploitation et ceux de votre plus important concurrent vous devez nous indiquer les endroits où vous payez des taxes municipales tandis qu'eux n'y sont pas tenus.

M. GORDON: Oui, et pour comparer vous devez aussi demander au Pacifique-Canadien de vous soumettre la même chose, ce qu'il ne fera pas.

M. GRÉGOIRE: Ne s'agit-il pas de renseignements d'ordre public?

M. LLOYD: Pourquoi ne le ferait-il pas?

M. GORDON: Je l'ignore.

M. LLOYD: Vous avez aussi mentionné qu'on vous demande d'employer les méthodes ordinaires de comptabilité; qui vous y oblige?

M. GORDON: La Commission des transports.

M. LLOYD: Et dans les rapports que vous lui remettez, donnez-vous le détail des versements de taxes municipales?

M. GORDON: Non. Cela ne regarde pas la Commission des transports. La classification habituelle des comptes ne concerne que la façon dont les comptes sont disposés dans nos livres. La Commission ne nous indique pas les taxes que nous devons payer, ce sont les autorités locales qui le font.

M. LLOYD: En somme vous dites ne pas pouvoir nous donner une analyse détaillée des versements de taxes municipales parce que le Pacifique-Canadien ne le fera pas?

M. GORDON: Non, je soutiens qu'il n'est pas de l'intérêt du National-Canadien de donner une analyse détaillée des problèmes de taxes que nous avons dans tout le pays. Nous acceptons la situation qui se présente à certains moments et cela varie. Il serait très difficile de résoudre tous les problèmes. Je soutiens deux choses: je ne crois pas que cela améliorerait les conditions actuelles, et changerait en définitive la situation. Nous devrons quand même traiter avec les autorités locales.

M. LLOYD: Mais sans aucun doute, vous pourriez peut-être établir une certaine uniformité de conduite en dévoilant aux municipalités le problème qui vous occupe.

M. GORDON: Non, nous ne pouvons rien commander aux autorités locales. locales.

M. LLOYD: Vous ne leur commandez rien, mais actuellement vous vous abstenez bel et bien de nous donner des renseignements dans ce domaine. L'an dernier vous nous avez promis ces renseignements.

M. VAUGHAN: Monsieur Lloyd, voulez-vous nous laisser ce soin?

M. LLOYD: Je vous en ai laissé ce soin l'an dernier en espérant qu'on obtiendrait les renseignements nécessaires cette année.

M. VAUGHAN: Je me souviens de la conversation. Je pense que nous en avons parlé effectivement mais je ne me rappelle pas vous avoir promis de déclarations. Vous avez simplement ajouté à la fin de la conversation: «J'espère que l'an prochain, M. Gordon en saura plus long au sujet de l'imposition».

M. LLOYD: Eh bien! j'espère toujours.

M. GORDON: J'essaie de découvrir ce que vous voulez. Je ne veux pas m'opposer.

M. LLOYD: Vous savez ce que je veux.

M. GORDON: Non, je l'ignore. Soyons clair. Vous voulez connaître les endroits où nous payons des taxes et les autres où nous nous entendons pour faire plutôt un versement.

M. LLOYD: Oui, et les motifs aussi. C'est tout ce que je veux. Un exposé très court me renseignerait. Il se peut qu'il y ait eu des exemptions statutaires il y a plusieurs années et que l'entente ait été conclue grâce à votre promesse de construire d'autres immeubles si vous jouissiez d'un taux de taxe de préférence.

M. GORDON: Il y a plusieurs motifs!

M. LLOYD: Le manque de renseignements a empêché les municipalités depuis plusieurs années de faire des offres raisonnables au National-Canadien.

M. GORDON: Voilà le principal argument!

Monsieur le président, je crois qu'on ne devrait pas se servir du Comité à cette fin. Je vous demande de nous traiter comme une société commerciale et de nous laisser négocier avec chaque municipalité individuelle. On ne devrait pas se servir du Comité pour m'obliger à faire des déclarations qui permettraient aux membres de trouver de nouveaux arguments et de nous mettre dans des situations qui rendront notre tâche plus difficile.

M. LLOYD: Eh bien! Il devient de plus en plus évident que vous ne voulez pas nous donner les renseignements.

M. GORDON: Non, je ne le veux pas.

M. LLOYD: Et vous ne croyez pas que ce soit d'intérêt public?

M. GORDON: Je ne le crois pas.

M. LLOYD: Et vous ne croyez pas qu'il soit de l'intérêt du National-Canadien de fournir les renseignements?

M. GORDON: Voilà précisément ce que je pense.

M. LLOYD: Et vous croyez que la Commission royale d'enquête qui a étudié récemment en Grande-Bretagne les installations des commissions de port et qui a déclaré qu'il était nécessaire de fournir de tels renseignements si l'on voulait juger convenablement les considérations d'ordre économique de la conduite du gouvernement, était dans l'erreur et que vous avez raison?

M. GORDON: J'ignore ce qui s'y est dit. Je n'ai jamais lu leur rapport.

M. LLOYD: Je vais vous en remettre un exemplaire avant que vous quittiez le Comité.

M. GORDON: Il me fera plaisir de le lire.

M. LLOYD: Monsieur le président, je vais quitter le sujet. Cependant je suis persuadé que nous devrions recevoir ces renseignements.

M. HORNER (*Acadia*): En ce qui a trait aux recettes d'exploitation ferroviaire à la page 4, il est déclaré que les exportations de céréales ont justifié l'augmentation des recettes. Je crois qu'on a affirmé devant d'autres comités que les expéditions de céréales constituaient 27 p. 100 du transport des marchandises et 10 p. 100 des recettes. Quelles sont les données pour 1963?

M. GORDON: Voici, je crois, les données que vous demandez.

En 1963, nous avons transporté 11 millions de tonnes de céréales et 2.9 millions de produits des céréales, soit en tout 13.9 millions; autres denrées: 70.2 millions, ce qui fait un total de 84.1 millions. Maintenant le pourcentage des céréales par rapport à la capacité totale était de 13.1 et de 16.5 si on inclut les céréales et les produits des céréales.

M. HORNER (*Acadia*): Il s'agit du transport.

M. GORDON: Oui, le total des marchandises transportées.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous comparer aux recettes? Avez-vous calculé cela? Je suis certain que vous nous l'avez donné pour les autres années.

M. GORDON: Non, cela n'a pas été calculé. Nous n'avons pas encore fait l'analyse de 1963.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous obtenir le renseignement?

M. GORDON: J'en doute... Cela nécessite quelques analyses qui ne sont pas encore prêtes.

M. HORNER (*Acadia*): Diriez-vous que les exportations de céréales ont augmenté de façon générale les recettes du National-Canadien?

M. GORDON: Je dirais que oui, à court terme.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que oui, à court terme?

M. GORDON: Oui. Cela dépend s'il s'agit de recettes brutes ou nettes. Mais en 1963 les recettes nettes sur les céréales s'élevaient à 8.7 millions de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): Il s'agit de l'augmentation?

M. GORDON: De l'augmentation des recettes sur les céréales en effet.

M. HORNER (*Acadia*): Je suppose que cela améliore l'ensemble de la situation financière nette du National-Canadien?

M. GORDON: Oui, cela dépend du chiffre net et voilà précisément ce que je n'ai pas encore calculé.

M. HORNER (*Acadia*): Vous vous dites d'accord et ensuite vous embrouillez tout. Je ne comprends pas.

M. GORDON: Vous devez toujours vous rappeler, quand on discute du grain, qu'une augmentation des expéditions de céréales est avantageuse à court terme mais si on transporte la même quantité de céréales à long terme cela soulève des problèmes d'équipement, de dépenses en voies ferrées, de quantité de matériel et ainsi de suite. On doit aussi se demander si les dépenses d'immobilisation nécessaires pour le transport à long terme des céréales nous procurent des recettes nettes, cela devient donc une question de comptabilité de prix de revient.

M. HORNER (*Acadia*): A votre avis, vous n'êtes pas certain si à long terme cela aide vraiment le National-Canadien?

M. GORDON: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Vous n'êtes pas encore persuadé de réaliser des profits au col du Nid-aux-Corbeaux?

M. GORDON: Non, je n'ai pas dit cela. A long terme, cela dépend de l'augmentation. Je pense que vous parlez du trafic augmenté.

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GORDON: Pour déterminer si c'est avantageux, je devrais faire analyser l'augmentation par rapport au prix de revient du transport.

M. HORNER (*Acadia*): Bien entendu. J'essaie seulement d'obtenir certains renseignements en ce qui a trait à la fin du paragraphe sur les subventions aux tarifs marchandises et qui donne la liste de ceux que l'on paie. Je n'essaie pas d'analyser ce qui, à votre avis, devrait être la subvention pour les céréales. Voici où je veux en venir. Vous avez dit qu'il n'y aurait rien et maintenant je n'en suis pas aussi certain.

M. GORDON: Le rapport de la Commission MacPherson parlait de 22.3 millions de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): Pour le col du Nid-aux-Corbeaux?

M. GORDON: Oui, en ce qui a trait aux versements probables qu'on pourrait faire aux chemins de fer, sous réserve de preuves.

M. HORNER (*Acadia*): A-t-on proposé une quantité de céréales à transporter pour combler la perte, la perte supposée de céréales transportées.

M. GORDON: Aux fins du rapport, on a calculé 22.3 millions de dollars pour les deux chemins de fer. Je ne me souviens pas des renseignements du National-Canadiens et du Pacifique-Canadien mais cela n'a pas d'importance pour vous; c'est le chiffre maximum des recommandations MacPherson. C'est la somme qu'on votera si les chemins de fer fournissent la preuve de leurs dépenses. On paiera des subventions de cette importance. Si vous avez raison, il se peut qu'on n'en paie pas.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne fais que répéter ce que le ministre des Transports a déclaré à Saskatoon; l'on suppose des expéditions maximums aux deux chemins de fer, on ne peut que s'accorder à dire que les taux du passage du col du Nid-aux-Corbeaux sont rentables. J'adopte exactement la position du ministre à Saskatoon.

M. PICKERSGILL: Je propose, si ce n'est pas trop impoli, que M. Horner se contente de parler en son nom propre et ne rapporte pas ce que le ministre a dit à Saskatoon.

M. HORNER (*Acadia*): Alors, voyons ce que vous avez dit à Saskatoon.

M. PICKERSGILL: Je voudrais lire le commentaire en question car je n'avais préparé aucun texte.

M. KINDT: M. Horner a-t-il mal interprété vos paroles?

M. PICKERSGILL: Non, je n'ai pas dit cela; j'affirme simplement que j'aime mieux faire mes propres déclarations. Je n'ai jamais essayé de citer les paroles de M. Horner.

M. KORCHINSKI: M. Gordon a soutenu que le transport du blé vert a augmenté les recettes. En d'autres termes, même si les wagons couverts ont dû revenir vides, à court terme, cela peut tout de même augmenter les recettes? C'est bien cela?

M. GORDON: Augmenter les recettes brutes, certes, mais j'ignore si la même chose se produit au chapitre des recettes nettes. Voyez-vous, nous discutons plutôt de questions techniques de comptabilité de prix de revient. Il s'agit du rapport entre les prix variables et le prix global.

M. KORCHINSKI: Vous essayez de compliquer l'affaire. Nous traitons des effets à court terme. Vous essayez aussi d'inclure d'autres dépenses qui vous intéressent.

Je crois qu'il y a plusieurs années, une des objections principales provenait du fait que les wagons devaient revenir vides, ce qui entraînait une perte de recettes pour le National-Canadien. Actuellement, même si les wagons retournent vides dans plusieurs cas, vous soutenez tout de même qu'à court terme, le profit est plus considérable?

M. GORDON: Les chargements de pointe comportent le même problème. A un moment donné, on obtient une hausse subite des recettes. A court terme, on peut probablement y faire de l'argent. Toutefois, si on doit faire toutes les dépenses d'immobilisation qu'entraîne le maintien d'un tel trafic, alors on doit l'étudier à fond afin de déterminer les frais d'immobilisation qui sont nécessaires. Nous pouvons toujours accomplir un travail d'urgence, et c'est ce qui s'est produit dans le cas du blé pour la Russie. En cas d'urgence, les employés vont fournir un effort spécial et il y a des expéditeurs et des voyageurs qui vont accepter plusieurs inconvénients pour que le travail se fasse. Toutefois, cela ne peut pas toujours se prolonger; on doit acheter le matériel et se préparer à un effort à long terme. C'est alors qu'on doit voir si on peut réaliser un profit net sur le nouveau volume.

M. KORCHINSKI: Mais si, comme vous l'avez laissé entendre, on vous accorde un nouveau système d'amortissement, il faudrait tenir compte de cela, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, je parle des dépenses d'exploitation.

M. KORCHINSKI: Vous laissez entendre que vous devriez construire de nouveau et voir l'entretien qu'il y aurait à faire. Tiendra-t-on compte de cela dans le nouveau système d'amortissement que vous proposez?

M. GORDON: Non, dans ce cas, l'amortissement se fera d'office puisqu'il est basé sur l'utilisation de notre matériel. Lorsque nous acquérons du matériel neuf, les frais d'amortissement en sont portés à notre compte. Autrement dit, nous assistons à un accroissement de nos dépenses d'immobilisations et nous tenons compte de ce nouveau matériel dans le calcul de nos frais d'exploitation, de sorte que ceci ne répond pas à la question que vous me posiez. Cela dépendrait de la quantité d'équipement que nous devons acheter à un moment déterminé. Quant aux frais d'exploitation, c'est une autre histoire.

M. KORCHINSKI: Il est possible que ce soit une autre histoire dans ce cas, mais vous tenez compte cependant de l'utilisation des wagons et d'autre matériel roulant ainsi que du chargement des céréales en établissant le calcul de vos pertes et profits, de sorte que . . .

M. GORDON: Cela fait partie des frais, oui.

M. KORCHINSKI: Et pour cette raison, vous devez encore voir, en faisant vos calculs, s'il est possible ou non de remplacer ce matériel.

M. GORDON: Oui.

M. KORCHINSKI: Voilà pourquoi je soutiens que l'amélioration de services parfaitement rentables, en dépit de l'inconvénient du trajet de retour à vide, rend insoutenable l'objection que vous fondez sur cet inconvénient.

M. GORDON: Je ne savais pas qu'on avait objecté au trajet de retour à vide. A-t-on fait cette remarque au cours des réunions de la Commission?

M. KORCHINSKI: Je me rappelle qu'on a discuté ce sujet depuis plusieurs années.

M. GORDON: Néanmoins, ce n'est qu'un détail du montant total des dépenses. En faisant le calcul des dépenses pour chaque type de matériel, on tient compte de l'ensemble. Et la dépréciation serait un des éléments dont on tiendrait compte.

M. KORCHINSKI: Dans ce cas, nous ne ferons aucun cas de cet argument.

M. GORDON: Non, ce n'est pas ce qu'il faut en conclure.

M. SOUTHAM: C'est mon ami, M. Horner, qui a formulé la question que je voulais poser concernant l'accroissement des recettes. Au milieu de la page 4, vous indiquez une augmentation de $25.7 millions aux recettes de l'exploitation ferroviaire que vous attribuez surtout aux nouveaux mouvements de la potasse, aux exportations massives de céréales et aux exploitations accrues d'automobiles et pièces.

Je le répète, vous avez ainsi répondu à une partie de ma question. Plus loin, à la page 9, vous parlez des mesures prises en vue d'assurer le transport du blé d'urgence. Vous dites que dans le but de se procurer le supplément de matériel nécessaire au transport du blé, le Canadien-National a recouvert de contre-plaqué et affecté au transport du blé 1,000 wagons-trémies servant normalement au transport du gravier. Ces mesures réduisent-elles vos recettes d'exploitation dans les autres secteurs du service de transport ou sont-elles un supplément aux autres services?

M. GORDON: Non, c'était des wagons habituellement inutilisés pendant l'hiver. Ils desservaient une ligne bloquée pendant la mauvaise saison. Nous nous les sommes attribués, les avons fait recouvrir de contre-plaqué et nous les avons mis en route en hiver.

M. SOUTHAM: Ainsi, vous n'avez pas eu trop de frais supplémentaires.

M. GORDON: Nous avons eu les frais du contre-plaqué.

M. SOUTHAM: L'accroissement considérable du transport du blé et les recettes qui en découlent vous feraient-ils changer d'attitude concernant les demandes qu'on a faites à la Commission royale d'enquête MacPherson concernant les abandons de lignes ferroviaires? J'aborde ici un sujet qui touche de très près les habitants de l'ouest du Canada et ils m'ont posé cette question: se pourrait-il que la direction des chemins de fer Nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien change sa politique?

M. GORDON: Non, je me suis renseigné à ce sujet. J'ai demandé si l'accroissement des exportations de blé causerait des changements de lignes secondaires et l'on m'a répondu par la négative. Nous n'apporterons aucun changement au programme des lignes secondaires dont nous avons envisagé l'abandon.

M. HORNER (*Acadia*): A-t-on déjà publié une liste de ces lignes?

M. GORDON: Oui. On les a fait connaître à la Commission des transports du Canada et c'est un sujet de notoriété publique.

M. SOUTHAM: Les statistiques que vous avez soumises l'année dernière à la Commission royale MacPherson concernant le nombre des demandes d'abandon de lignes que vous avez introduites à la Commission des transports démontraient que vous subissiez une concurrence sérieuse due surtout au fait que cette compagnie avait présenté un nombre identique de demandes d'abandon de lignes à la Commission des transports. En d'autres termes, s'est-il produit un changement important, si l'on considère ce problème dans son ensemble?

M. GORDON: Je sais que la compagnie du Pacifique-Canadien a soumis un certain nombre de demandes d'abandon de lignes mais je ne crois pas qu'elle ait fait toute ses demandes. Notre compagnie s'est efforcée de soumettre à la Commission une liste des principales lignes destinées à l'abandon mais je ne puis savoir si le Pacifique-Canadien en a fait de même. Ces gens avaient adopté cette ligne de conduite au temps où ils ne désiraient pas présenter ces demandes.

M. SOUTHAM: Il est bien connu que la province de Saskatchewan expédie le plus de blé au Canada, et la compagnie peut attribuer toutes ses recettes résultant de ce genre de transport à la Saskatchewan plutôt qu'aux provinces dont les exportations sont moindres.

M. CROUSE: A la page 4, on indique une augmentation de $0.4 million dans le montant des subventions relatives à la loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, à l'intérieur et à l'extérieur de ces provinces? Le transport des marchandises embarquées sur le *Bluenose* de Yarmouth à Bar Harbour est-il compris dans ce chiffre?

M. GORDON: Je ne pense pas que ces tarifs de transport soient réglementés par la loi sur le taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Est-ce bien votre question? Me demandez-vous si les tarifs du transport sur le *Bluenose* sont appliqués en vertu de la loi sur le taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. CROUSE: Pourriez-vous me dire aussi si, actuellement, le *Bluenose* travaille à profit ou à perte?

M. VAUGHAN: Je puis répondre à votre première question concernant la loi sur le taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je ne crois pas qu'elle s'appliquerait au *Bluenose* puisque la loi ne porte que sur le transport ferroviaire. On accorde une réduction de 20 p. 100 dans les territoires privilégiés des provinces Maritimes, c'est-à-dire depuis Québec et Lévis.

Pour répondre à votre deuxième question au sujet du *Bluenose*, je crois que l'an dernier, le déficit était d'environ $190,000.

M. CROUSE: Puisque vous vous inquiétez—et je comprends votre inquiétude—si le réseau réalise un profit, puisque l'exploitation du *Bluenose* se fait à perte, seriez-vous enclin à donner votre appui à la mise en route du deuxième service de transbordement que nous avons proposé pour faciliter le transport rapide du poisson frais provenant de notre flotte de pêche d'expansion récente, ou alors se pourrait-il que vous ayez tendance à rejeter cette nouvelle proposition vu les conséquences pécuniaires qu'elle pourrait avoir pour vous?

M. GORDON: Cette affaire ne dépend pas d'une décision de notre part. Nous n'endossons pas le déficit du *Bluenose*. Nous exploitons le *Bluenose* au nom du gouvernement et à titre d'agents d'administration; quant au déficit, c'est le ministère des Transports qui s'en charge. Et si, vous fondant sur une analyse des possibilités du marché du transport, vous faisiez une demande pour la mise en service d'un bateau supplémentaire, ce serait à ce ministère de préciser s'il est en mesure ou non d'endosser les frais d'un autre bateau. Ce n'est pas nous qui en prendrions la décision.

M. VAUGHAN: Je viens de voir le chiffre du déficit pour 1963. Il était de $217,107 en 1963 et de $194,000 en 1962.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je voudrais poser une question à M. Gordon. Elle se rapporte à la dernière phrase du premier paragraphe, à savoir:

> Le trafic commercial est en hausse de 12.9 p. 100 et atteint 40.2 milliards de tonnes-milles, mais le produit moyen de la tonne-mille a fléchi de 7.5 p. 100.

M. Gordon pourrait-il nous donner la raison de ce fléchissement?

M. GORDON: Il provient du trafic mixte. J'ai presque peur de dire que l'une des causes d'un tel fléchissement réside dans le fait que nous transportons tant de céréales. Il est évident que si nous assurons une partie du transport à un taux plus bas que la moyenne précédemment en vigueur, le pourcentage total doit fléchir. Le transport des céréales n'est pas la seule cause de ce fléchissement mais le fait que nous en expédions de telles quantités réduit le revenu moyen de la tonne-mille. Il faut mentionner, en outre, les tarifs d'encouragement qui ont pour but d'assurer des changements plus importants sur nos wagons et le reste. Ce tarif est un stimulant pour le commerce mais il explique que sur le transport mixte, le revenu est moindre à la tonne-mille.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Est-ce surtout attribuable aux ponts dont vous équipez les wagons à plate-forme roulante pour les expéditions de voitures et de leurs pièces de rechange?

M. GORDON: Voulez-vous dire les wagons spéciaux à trois étages destinés au transport des automobiles?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): De fait, ne faites-vous pas beaucoup plus d'expéditions de ce genre actuellement?

M. GORDON: Beaucoup plus, en effet, car elles se sont avérées très satisfaisantes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore beaucoup d'autres questions au sujet de l'aperçu financier? Ne pourrions-nous poursuivre cette discussion cet après-midi et aborder le chapitre «Expansion» ce soir?

M. REGAN: Il contient certains éléments qui vont s'accorder avec nos perspectives.

M. FISHER: Je voudrais poser une question.

Dans ce chapitre, le rapport fait mention de la caisse de protection de l'emploi. M. Gordon et moi avons appris que le porte-parole de la C.P.R.T. et de la T.W. ont rapporté que leur syndicat était très mécontent du dernier accord conclu. Le syndicat estimait qu'il avait fait certaines concessions qui (je cite leurs propres termes) «dans le cadre des négociations de l'année en cours, donnent l'avantage au N.-C., et cela dans le but d'instituer la caisse de protection de l'emploi» dont, soit dit en passant, on ne fait pas encore usage. Quelle somme a-t-on consacrée à la caisse de sécurité en question et y a-t-il des chances qu'on l'inaugure et qu'on s'en serve?

M. GORDON: Vous vous rappellerez sans doute que l'idée d'une caisse de protection de l'emploi a été émise pour la première fois, en 1961, par la Commission de conciliation dirigée par M. le juge Munroe. Cette caisse a été établie pour venir en aide aux employés ayant de longues années de service à leur actif, au moment où leur emploi devenait superflu. Selon cette entente, la compensation devait être d'un cent l'heure, et fondée sur les tarifs des emplois en cours à l'époque. Nous avions prévu—j'ai les chiffres sous les yeux—que cette caisse coûterait environ $1.2 million par an au National-Canadien seulement. Depuis le moment de la création de cette caisse jusqu'à la fin de février 1964, le montant total des sommes qu'y a versées le National-Canadien s'élevait à 1,423 millions de dollars, ce qui représente à peu près 60 p. 100 des fonds

de la caisse. On peut en conclure que la valeur de la contribution du Pacifique-Canadien équivaudrait aux 40 p. 100 restants, ce qui élève la somme totale du fonds de la caisse à environ 2 millions. On avait décidé de former un comité dans le but de déterminer le mode d'administration de la caisse et, à ma souvenance, on avait également précisé qu'à défaut de conclure une entente sur cette question, on la soumettrait à un arbitrage. On n'a pas conclu cet accord et, d'autre part, nous n'avons pas demandé de procéder à un arbitrage. L'affaire en est là pour le moment.

M. FISHER: Allez-vous continuer à y verser des sommes?

M. GORDON: Oui, nous allons continuer nos versements et ce procédé donne lieu à de grandes difficultés dans les cas de paiements rétroactifs.

M. PASCOE: A la page 4, le rapport fait mention des frais généraux et à la page 5 de l'usage accru des wagons loués. Je me demande si les nouveaux wagons observatoires sont des wagons loués?

M. GORDON: Non. A quel endroit fait-on mention des frais généraux?

M. PASCOE: Sous la rubrique «Dépenses de l'exploitation ferroviaire»; le rapport y indique que cet accroissement (des charges d'amortissement, impôts et prix de fournitures) a toutefois été partiellement compensé grâce à une surveillance étroite des frais généraux.

M. GORDON: Par frais généraux, on entend les dépenses que la direction peut surveiller de près en insistant pour qu'on applique des mesures d'économie rigoureuses.

M. PASCOE: Lesquelles, par exemple?

M. GORDON: A peu près toutes celles qui se rapportent à l'exploitation ferroviaire, comme, par exemple, faire une étude détaillée ayant pour objet de déterminer si on ne fait pas un usage abusif de combustible. Ces mesures impliquent un examen attentif de la part de la direction à tous les échelons, destinées à supprimer le gaspillage dans tous les domaines. De même, elles s'appliquent au domaine de l'emploi. Nous cherchons à savoir si nous n'avons pas trop d'employés par tâche respective, ce qui est aussi une forme de contrôle des frais généraux. Le nombre des employés est si élevé dans notre industrie que nous devons le surveiller de très près. Quant aux wagons loués, il ne s'agit pas de nos wagons canadiens, mais bien des wagons étrangers que nous louons à des sociétés de chemins de fer étrangères, nommément les wagons américains. Nous pouvons nous en servir sous certaines conditions et moyennant une rétribution quotidienne. Nous payons des frais de location quotidiens quand nous utilisons les wagons d'une société de chemin de fer étrangère. De même, quand les Américains utilisent nos wagons aux États-Unis, ils nous payent des frais de location à la journée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Kindt.

M. KINDT: Je crois qu'il est 6 heures. Ne pourrais-je réserver ma question pour la prochaine séance?

Le PRÉSIDENT: Se rapporte-t-elle au même sujet?

M. KINDT: Bien sûr. Il s'agit des dépenses d'immobilisation.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à huit heures, ce soir.

SÉANCE DU SOIR

MARDI 16 juin 1964.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. LLOYD: Monsieur le président, j'ai indiqué cet après-midi que je voudrais consacrer quelques instants à poursuivre mon questionnaire concernant les impôts. J'ai dit à M. Gordon de se référer au rapport du comité d'enquête

sur les principaux ports de Grande-Bretagne de septembre 1962 et j'ai cité ce document. Vous disiez que vous n'en avez pas connaissance, monsieur Gordon. On y trouve quelques principes judicieux au sujet des dépréciations, des services publics et même des impôts. C'est tout ce que je voulais dire. Il ne semble pas que vous ayez exprimé de l'intérêt pour ces questions et que vous vous intéressiez à toute nouvelle édition de documentation dans ce domaine, et je voulais que l'on consigne au dossier le fait que j'ai fait mention d'un ouvrage bien particulier et non d'un rapport inexistant.

A présent, je voudrais que nous passions à la page 324 des procès-verbaux de la dernière séance de notre comité. Après que M. Balcer vous eût interrogé sur la question des exemptions dont bénéficie la Compagnie de téléphone et des télégraphes Bell, on vous a demandé pourquoi la société des chemins de fer ne bénéficiait pas des mêmes exemptions. A ce moment, j'ai interjeté ces mots:

> M. LLOYD: Le ministre sait très bien les efforts continus que nous avons faits. Je vais essayer avec un autre ministre, une autre fois dans un autre endroit. Plus vous pourrez me fournir de renseignements avant la prochaine session, au sein d'un comité comme celui-ci sur l'incidence des impôts municipaux auxquels vous êtes assujétis d'un bout à l'autre du Canada sous toutes les formes, plus vous me ferez plaisir.

Quand j'ai dit que j'étais pour essayer avec un autre ministre dans un autre endroit, je voulais dire que nous serions représentés à la Commission des ports nationaux par la Fédération des maires. Depuis lors, on a soumis un rapport daté du mois de février 1964 et adressé au ministre des Transports. A la page 2 de ce rapport, on trouve la déclaration suivante:

> Les sociétés de la Couronne, à la fois les propriétés et les compagnies, ne sont pas visées par les clauses de la loi sur les subventions aux municipalités. Ces sociétés ont reçu l'autorisation du Cabinet «d'établir des ententes justes et équitables avec les municipalités où se trouvent leurs propriétés».
>
> La Société Radio-Canada ainsi que d'autres sociétés de la Couronne ont volontairement suivi la politique universelle établie par la loi sur les subventions aux muncipalités. Il est significatif de noter que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent accorde aussi des subventions selon les termes établis par la loi sur les subventions aux municipalités.

Vous noterez que la Société Radio-Canada est, dans une certaine mesure, une entreprise à revenus et elle est aussi subventionnée. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est une entreprise à revenus dont les déficits sont comblés par le gouvernment canadien. Ainsi, on peut établir une analogie entre ces deux compagnies de la Couronne et celle dont vous êtes le président.

En cherchant des renseignements au sujet de votre politique relative à la taxation, j'essayais de savoir si vous suiviez une politique constante concernant les taxes municipales. En dressant l'inventaire, si vous voulez, de la nature de vos dettes, des raisons pour lesquelles vous seriez exemptés de taxes, et des raisons qui déterminent les ententes, nous serions peut-être capables d'établir une courbe qui à la fin montrerait une certaine uniformité.

Vous avez dit qu'au sujet des taxes locales, c'était aux municipalités d'assurer leur protection. Vous avez dit que vous n'apporteriez aucun renseignement. L'an dernier à la page 343, on pouvait lire, et je cite:

> Plus vous pourrez me fournir de renseignements d'ici la prochaine session au sein d'un comité comme celui-ci sur l'incidence des impôts municipaux auxquels vous êtes assujétis d'un bout à l'autre du Canada sous toutes les formes, plus vous me ferez plaisir.
>
> M. GORDON: Je prends note de la chose et je vais étudier la situation de plus près.

Si je comprends bien vous avez étudié la chose et à la suite de votre étude vous avez conclu qu'il était préférable de ne nous fournir aucun renseignement. Est-ce que cela demeure toujours votre position?

M. GORDON: Je ne sais pas quelle est votre question.

M. LLOYD: Ma question était la suivante:

> Plus vous pourrez me fournir de renseignements d'ici la prochaine session, au sein d'un comité comme celui-ci sur l'incidence des impôts municipaux auxquels vous êtes assujétis d'un bout à l'autre du Canada sous toutes les formes, plus vous me ferez plaisir.
>
> M. Gordon: Je prends note de la chose et je vais étudier la situation de plus près.

Vous ne vous êtes pas engagé, mais vous avez dit que vous étudieriez la chose. Avez-vous fait une telle étude?

M. GORDON: Je crois qu'il est assez évident que notre position est que nous traitons avec les administrateurs des impôts dans quelque endroit que ce soit selon les exigences qui nous sont faites. Je ne crois pas que l'on doive faire un forum de ce comité afin d'obtenir des renseignements en faisant connaître chaque rencontre que nous avons pu avoir avec divers genres d'administrations locales en ce qui concerne l'impôt municipal, parce que chaque endroit diffère de l'autre par quelque chose. Il ne serait pas possible de faire ressortir toutes les implications afin qu'apparaisse ce que vous appelez l'uniformité.

Je crois que vous avez dit tantôt que les municipalités doivent subvenir à leurs propres besoins. La même chose s'applique au National-Canadien: il doit subvenir à ses propres besoins. Le National-Canadien fait affaire de façon juste et équitable, à mon avis, avec tout administrateur d'impôt qui a le pouvoir de lui imposer des taxes. Cela revient à une rencontre avec l'administrateur en question afin de traiter des conditions locales. Je crois qu'il devrait en être toujours ainsi.

M. LLOYD: Est-ce que votre réponse demeure la même dans le cas du *Nova Scotian Hotel* à Halifax où le *Lord Nelson Hotel* ne jouit d'aucune exemption, alors que vous avez amorcé une entente avec la ville au sujet de l'impôt?

M. GORDON: Certainement, voici un cas d'espèce. Les négociations que nous avons eues avec la ville d'Halifax ont été faites à la lumière des connaissances des deux parties en causes, et de ce qui était en jeu. Je ne suis pas prêt à accepter votre déclaration générale au sujet du *Lord Nelson* sans que le cas soit étudié au complet, car tout probablement dans les négociations avec la ville d'Halifax celles-ci ont reposé sur les faits précis qui se sont présentés dans ce cas-ci, et c'est exactement ce que je veux dire. Je ne pense pas qu'il faille transformer ce comité en un forum général en ce qui a trait à des discussions qui ont pu avoir lieu de temps à autre au sujet de problèmes d'application locale.

La même chose s'applique en ce qui concerne les causes entendues en cour par exemple. Ces causes devraient être entendues d'après les faits fournis par la cour. J'aurais plus tard quelque chose de plus à dire à ce sujet si le problème se pose. Cela devrait reposer sur les incidents particuliers du cas. C'est pourquoi j'hésite à fournir l'ensemble des détails de l'incident de la taxation parce que cela concerne tout le Canada. Ces déclarations—les déclarations qui peuvent être faites en divers endroits—sont des problèmes d'information auprès du public en cet endroit, mais je ne crois pas que nous puissions ou que nous devrions fournir ce genre de renseignements que vous cherchez à obtenir, je crois, parce que cela signifie qu'on peut recourir à une série de faits pour appuyer son argumentation alors qu'une autre série de faits se rapportant à des incidents locaux différents ne pourra appuyer la même argumentation à cause du changement de contexte.

M. LLOYD: Vous ne pouvez pas définir une politique générale à suivre en ce qui concerne les taxes municipales?

M. GORDON: Je puis le faire dans ce sens.

M. LLOYD: Vous voulez dire que le plus intelligent des deux s'en tirera victorieux. Si vous trouvez un moyen pour payer le moins d'impôt possible vous allez l'utiliser.

M. GORDON: Non; c'est une façon plutôt dure de présenter la chose. Je crois que les administrations municipales, où que ce soit, sont aussi compétentes que nous pour défendre leur cause où, dans une municipalité, une taxe légitime s'imposerait. Si nous avons un cas à présenter en ce qui a trait à la taxation, il est de notre devoir d'agir en conséquence. Nous nous entendons avec l'administration locale. Et jusqu'ici, nous n'avons pas rencontré trop de difficultés, lorsque nous avons conclu une entente.

M. LLOYD: Les provinces maritimes ont été victimes d'extrême injustice il y a quelques années. Durant plusieurs années, les compagnies de chemin de fer ont soutenu que l'I.C.R., étant un organisme provincial, devait alors jouir du privilège d'exemption de taxes selon l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Mais, en ce qui concerne ces compagnies que le National-Canadien a pris en charge et maintenu comme des entités juridiques, vous avez continué à payer des taxes sur les propriétés dont ces compagnies détenaient les titres. Ainsi, se constituait l'argumentation qui nous était fournie après une recherche coûteuse et difficile, après avoir retenu les services de vérificateurs, de conseillers, et après avoir fait le nécessaire pour que la cause soit entendue par un juge, ou l'avoir conduite au seuil d'un tribunal. La cause était à la veille d'être entendue lorsque le ministère de la Justice interrompit l'affaire et dit qu'il était préférable que la chose se réglât hors de cour.

Or, une des raisons pour lesquelles on a agi ainsi, c'est qu'on a découvert que la compagnie de chemin de fer payait des taxes à la ville de Toronto en violant directement l'explication que ses fonctionnaires nous avaient donnée. Si je vous dis cela, c'est pour satisfaire ma curiosité.

M. GORDON: Monsieur Lloyd, voilà exactement pourquoi je trouve que cet entretien n'est pas juste: parce que vous donnez votre version d'une situation avec laquelle je puis ne pas être d'accord. Je suis persuadé que votre version est très honnête.

M. LLOYD: J'étais présent lors des négociations alors que vous n'y étiez pas. Je vous familiarise avec un sujet que vous connaissez moins bien que moi.

M. GORDON: Très bien; je dis tout simplement que je ne suis pas prêt à accepter votre version. J'aimerais mieux entredre la version fournie par mes fonctionnaires. Quand il s'agit d'un problème de taxation, il y a deux côtés à la médaille. Dans les négociations ne cours, un accord complet et final a lieu, et toutes ces questions sont prises en considération. Ce qui importe, c'est que le contribuable quelles que soient les circonstances, et où que ce soit, a le droit de prendre avantage de ce que dit la loi.

M. LLOYD: Ainsi vous admettez, monsieur Gordon, qu'une municipalité, au lieu d'attendre que les compagnies de chemin de fer viennent négocier pour cesser toute iniquité dans la taxation, devrait suivre avec vigueur une ligne de conduite qui aurait pour but de corriger la situation et devrait adopter le remède qui s'impose pour corriger cette injustice?

M. GORDON: L'administration municipale, quelles que soient les circonstances, a un devoir à remplir, comme nous en avons un et qui consiste à percevoir le plus de taxes qu'il peut légalement prélever.

M. LLOYD: Ainsi dans le cas de cette règle de 50 p. 100 sur la taxation des immeubles, en ce qui concerne l'I.C.R., la seule recommandation que l'on puisse faire aux municipalités, c'est de corriger cette situation en faisant appel au ministre des Transports et non à vous, et peut-être en ayant recours à la loi?

M. GORDON: Je ne suis pas ici pour donner un avis juridique. C'est aux municipalités de faire ce que bon leur semble.

M. LLOYD: Comme société de la Couronne, vous différez des autres sociétés de la Couronne, telle la Société Radio-Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent, par une recherche d'ententes justes et raisonables relatives à la taxation imposée par les municipalités, et vous croyez que la façon dont procèdent les autres sociétés ne doivent pas s'appliquer en principe au National-Canadien; est-ce exact?

M. GORDON: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Vous insistez pour donner votre propre interprétation des faits et je ne suis prêt à accepter aucune interprétation que vous avez donnée jusqu'ici.

M. LLOYD: Sur ce, peut-on clore la discussion et conclure que chacun d'entre nous possède sa propre interprétation des faits.

M. GORDON: Je vous en prie.

M. LLOYD: Puis-je vous poser une autre question d'ordre général. Si vous voyez dans une municipalité qu'il y a un hôtel privé qui paie ses taxes au complet, entreprendriez-vous des négociations qui mèneraient à une entente relative aux taxes si vous vous proposiez de construire un hôtel du National-Canadien dans cette municipalité.

M. GORDON: Je ne suis pas prêt à donner une réponse à des questions hypothétiques. Je ne répondrai aux questions posées que lorsqu'on énoncera des faits, et j'y répondrai au meilleur de ma connaissance.

M. LLOYD: J'aimerais citer pour le compte rendu le cas de la ville d'Halifax et du National-Canadien; la compagnie a fait savoir à la ville qu'elle ne construira pas une annexe au *Nova Scotian Hotel* à moins qu'elles n'en arrivent à une entente. A ce moment-là, le *Lord Nelson Hotel* payait au complet ses taxes d'après l'évaluation qu'avait faite la ville d'Halifax.

M. VAUGHAN: N'est-ce pas un fait que si le *Lord Nelson Hotel* construisait une annexe il serait alors exempté de taxes?

M. LLOYD: Ceci devait être avéré par la suite.

M. VAUGHAN: Ainsi en ce qui concerne les annexes, l'hôtel *Nova Scotian* et le *Lord Nelson* se trouvaient dans la même situation.

M. LLOYD: Malheureusement il n'était pas dans la même situation.

M. VAUGHAN: Le projet n'a peut-être pas été réalisé, mais le principe demeure le même, n'est-ce pas?

M. LLOYD: Je pense que la situation ne serait pas la même si ce que vous dites est exact.

M. VAUGHAN: Est-ce que la situation est la même?

M. LLOYD: La situation n'est pas la même et même si elle avait été la même, monsieur Vaughan, vous suggérez qu'une attitude juste et raisonnable de la part du National-Canadien serait celle qui vous a permis de prendre la même attitude devant chaque municipalité et que si une municipalité n'accordait pas d'exemption de taxes à des concurrents du National-Canadien vous ne cherchiez pas à obtenir un accord relatif à la taxation?

M. VAUGHAN: Non, je ne puis accepter cette déclaration.

M. LLOYD: En d'autres mots, si vous pouviez obtenir une entente relative à la taxation ou une exemption de taxe à Vancouver, vous ne tarderiez pas à le faire.

M. VAUGHAN: Monsieur Lloyd, pour signer un accord cela demande, comme vous le savez, le consentement de deux parties, la ville d'Halifax et le National-Canadien.

M. LLOYD: Il y a une différence entre le National-Canadien dont les déficits sont comblés par les contribuables du Canada qui lui fournissent les subventions nécessaires, et d'autres compagnies. Assurément la situation n'est pas tout à fait la même pour les deux.

M. GORDON: Quoi que vous disiez, il n'y a pas de différence. Le National-Canadien administre et essaie d'administrer ses affaires selon des principes commerciaux. Lorsqu'il y a des dépenses à faire, ce qui inclut le problème de la taxation, nous prendrons exactement la même attitude que prendrait n'importe quelle entreprise ou corporation privée afin d'éviter certaines taxes si la loi nous le permet.

M. LLOYD: Je fais cas de vos remarques, monsieur Gordon, mais je ne puis m'empêcher de recommander aux municipalités de prendre garde à vos remarques, et d'avoir recours à tous les moyens qui sont en leur pouvoir pour faire payer des taxes justes et équitables, ce qui n'est pas le cas des provinces de l'Atlantique.

M. GORDON: C'est exactement ce que les municipalités font dans chaque cas. La sympathie n'est pas devenue le lot des percepteurs. Si nous concluons une entente, comme nous avons fait, en ce qui concerne la construction d'un hôtel dans un endroit bien déterminé à la condition que l'hôtel soit exempt de taxes, ceci ne constitue qu'un marché conclu. Cela arrive par rapport aux hôtels dans d'autres endroits où, moyennant l'engagement de construire un hôtel, on nous accorde une exemption ou une réduction d'impôts pour une période de plusieurs années; il n'y a rien d'extraordinaire à cela. C'est le genre de concession qui est faite constamment.

M. VAUGHAN: Les autorités fiscales accordent des réductions d'impôts à l'industrie pour certaines périodes.

M. GORDON: Évidemment, elles le font.

M. LLOYD: Il semble que la plupart des sociétés de la Couronne cherchent à obtenir des municipalités les mêmes avantages fiscaux et éventuellement des exemptions fiscales dont jouissent les entreprises privées dans certaines municipalités. Toutefois, en réponse à une question que je vous ai posée l'année passée vous avez déclaré que le National-Canadien n'a pas cherché à obtenir un accord avec la ville de Montréal.

M. GORDON: Je n'ai pas dit que nous n'avons pas cherché un accord. J'ai dit que nous ne sommes pas parvenus à un accord.

M. LLOYD: Avez-vous cherché un accord?

M. GORDON: Je ne répondrai pas à cette question.

M. LLOYD: Vous payez les impôts à plein taux à Montréal comme vous l'avez dit l'an passé.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je voudrais, avant de conclure notre discussion au sujet du paragraphe concernant les recettes d'exploitation des chemins de fer et les subventions reçues par les chemins de fer en vertu de diverses lois du Parlement, poser à M. Gordon une question spéciale au sujet du tarif du col du Nid-aux-Corbeaux et les subventions indiquées par la Commission MacPherson au sujet de l'abandon de lignes secondaires. Pensez-vous que les chemins de fer sont justifiés de demander des subventions durant une période de 15 ans, tel que proposé par la Commission royale MacPherson au sujet de l'abandon des lignes secondaires?

M. GORDON: Oui, je le pense bien, sur la base que la Commission a recommandée. Comme je l'ai dit, la situation est que les chemins de fer demanderont l'abandon d'une certaine ligne et soumettront à l'appui de leur demande des renseignements détaillés que la Commission des transports insiste à recevoir. A part le fait que ces demandes sont trop détaillées, elles sont difficiles à préparer; mais si la Commission, après avoir examiné le cas, décide qu'à son avis,

et malgré la preuve que nous avons soumise en faveur de l'abandon d'une ligne, elle doit néanmoins être maintenue dans l'intérêt public, tel que je le comprends, une subvention est payable. J'utilise la Commission des transports ici comme exemple, parce que j'ai appris qu'il y avait d'autres modifications concernant les personnes qui peuvent participer à la décision relative au fonds de rationalisation d'une ligne secondaire, mais il y aura une commission sous une forme quelconque. C'est seulement quand cette commission estimera que notre demande est justifiée et qu'il y a des raisons qui militent en faveur de l'abandon d'une ligne en raison de l'existence d'autres moyens de transport, qu'elle accordera la permission d'abandonner cette ligne, je présume. Si elle n'accorde pas cette permission à cause de l'intérêt public qui importe plus que la perte encourue par les chemins de fer, elle donnera ses instructions aux chemins de fer de maintenir la ligne et c'est alors que nous aurons droit à une subvention. C'est de cette façon, qu'à mon avis, la recommandation de la Commission sera incorporée, je l'espère, dans la législation.

M. HORNER (*Acadia*): Peut-être pourrais-je adresser une ou deux autres questions à M. Gordon, monsieur le président.

Vous avez indiqué très clairement que la Commission royale MacPherson a proposé que la subvention de 22 millions de dollars soit accordée sur une base proportionnée au Pacifique-Canadien et au National-Canadien pour compenser l'accord de tarif du col du Nid-aux-Corbeaux. Pouvez-vous indiquer au Comité quelle est votre interprétation des recommandations de la Commission royale MacPherson par rapport à l'abandon des lignes secondaires sur une période de 15 années?

M. GORDON: Je ne pense pas que je puisse faire cela, mais je voudrais déclarer que le montant mentionné par la Commission royale MacPherson, tel que je le comprends, est un maximum.

M. HORNER (*Acadia*): Quel est le maximum proposé?

M. GORDON: Je crois avoir déjà mentionné les chiffres.

M. VAUGHAN: Faites-vous allusion aux lignes secondaires, monsieur Horner?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. VAUGHAN: Je crois que la Commission royale MacPherson a recommandé la répartition d'une somme de 13 millions de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): Cette recommandation couvrait une période de 15 ans?

M. VAUGHAN: La recommandation portait sur 13 millions de dollars par an.

M. GORDON: Vous faites allusion aux lignes secondaires?

M. VAUGHAN: Oui. Il veut parler des lignes secondaires et le montant de 13 millions de dollars par an devait être réparti entre les deux sociétés de chemins de fer selon la formule établie.

M. HORNER (*Acadia*): Je dirais, qu'à l'avenir, les 22 millions de dollars, répartis approximativement en parts égales, quoique le Pacifique-Canadien transporte plus de céréales que le National-Canadien, et les 13 millions de dollars pourraient aussi bien être ajoutés aux subventions totales ici qui sont de 70 millions de dollars.

M. GORDON: Oh non; cela est complètement erroné. Lorsque vous vous référez aux subventions mentionnées à la page 3, vous devez garder à l'esprit que lorsque les recommandations de la Commission MacPherson entreront en vigueur, les versements intérimaires qui y figurent et qui s'élèvent à 29 millions de dollars, disparaîtront tout de suite étant donné que la subvention de 50 millions de dollars sera abolie.

M. HORNER (*Acadia*): Les versements intérimaires et quoi?

M. GORDON: Le paiement intérimaire de 29 millions de dollars est notre part et le total est 50 millions de dollars. Ces 50 millions de dollars en versement intérimaire seront annulés; cela disparaît totalement. Et nous venons alors à la question de la subvention pour la réduction du tarif du fret et, tel que je le comprends, il y aura une période transitoire d'environ une année ou moins selon la législation, et cette subvention pour la réduction du tarif du fret sera aussi annulée parce qu'alors nous serons libres d'augmenter le tarif à notre discrétion tant que nous pensons maintenir des conditions de concurrence.

M. HORNER (*Acadia*): Ainsi, dans un sens, si, à votre avis, vous êtes compensés—vous êtes compensés maintenant selon moi—pour le tarif du col du Nid-aux-Corbeaux et pour les lignes secondaires, vous aurez encore en 1963 un déficit de 43 millions de dollars ou plus.

M. GORDON: Je ne saisis pas ce point. Voulez-vous répéter votre question?

M. HORNER (*Acadia*): Vous voulez dire que lorsque vous recevrez les compensations pour ces services, le tarif du col du Nid-aux-Corbeaux à travers les Prairies et les lignes secondaires que vous devez maintenir dans les Prairies, tant le paiement intérimaire que la subvention pour le tarif du fret seront épuisés, à savoir 29.1 millions de dollars et 10.1 millions de dollars.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Seront épuisés.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): C'est un total de 39.2 millions de dollars. Voulez-vous dire que la Commission royale MacPherson propose 22.2 millions de dollars comme compensation pour le tarif du col du Nid-aux-Corbeaux et 13 millions de dollars de compensation pour les lignes secondaires?

M. GORDON: Mais il y a une subvention pour le déficit en passagers recommandée par la Commission.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne suis pas à examiner cela pour le moment. Cette question de passagers est une chose à part. Je traite maintenant la question du transport des marchandises et les problèmes qui s'y rattachent, et j'essaie d'arriver à ce déficit, pour employer le même terme que vous avez déjà utilisé cet après-midi, à l'égard de l'annulation de la dépréciation qui aurait dû être faite dans les années précédentes.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et j'essaie de l'apprécier sur cette base et de vous donner l'avantage du déficit.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): J'essaie de vous donner l'avantage du tarif du col du Nid-aux-Corbeaux.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et j'essaie de vous donner pour ainsi dire l'avantage du désavantage de la ligne secondaire; j'essaie aussi d'arriver à une comptabilité précise, si vous me suivez. J'essaie d'équilibrer l'efficacité de la direction et des employés au printemps de 1964, mais je vois encore, après avoir établi l'équilibre dans mon esprit, un déficit pour 1964.

M. GORDON: Oui, si la recapitalisation n'avait pas lieu.

M. HORNER (*Acadia*): Mais même avec la recapitalisation?

M. GORDON: Oh non. J'essaierai de résumer cela comme suit. Si la législation de la Commission MacPherson est adoptée et rien d'autre, l'estimation la plus proche que je pourrais faire—tout en faisant les suppositions relatives à la législation—est que nous ne bénéficierons pas de cette législation de plus de 10 ou 12 millions de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): Dix ou 12 millions de dollars?

M. GORDON: Oui, c'est une estimation. Par conséquent, avec un déficit comme vous voyez, l'an passé, de 43 millions de dollars, nous aurions encore un déficit.

M. HORNER (*Acadia*): De 30 millions de dollars?

M. GORDON: De 31 millions de dollars en tenant compte du fait que nous aurons une année plus ou moins bonne et ainsi de suite, mais tout en utilisant les chiffres de 1963. Ainsi, nous devons avoir par conséquent une recapitalisation.

M. HORNER (*Acadia*): Et cela prendrait les 31 millions de dollars?

M. GORDON: Oui, si nous obtenons les propositions de recapitalisation telles que je les ai présentées, alors comme je l'ai dit en réponse à d'autres questions, celles-ci, plus la législation de la commission MacPherson, devraient nous mener à réaliser un profit. Je ne suis pas disposé à en estimer le chiffre, mais je dis que nous nous débarasserions du déficit.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, le calcul du député des Territoires du Nord-Ouest est toujours meilleur que le mien.

M. GORDON: Oui, il est en train de calculer.

M. HORNER (*Acadia*): Et mon calcul n'est pas tellement éloigné que je ne puisse arriver à un chiffre assez rapproché de celui que vous présumez le gouvernement devrait annuler. Je n'aurais pas dû employer les termes «annuler». Pour continuer cette question de lignes secondaires et d'abandon de lignes secondaires, dont plusieurs sont envisagés dans mon comté, c'est un fait que plusieurs de mes électeurs me demandent comment on procède. Les expéditions de céréales qui arrivent, disons, à un point A sont-elles créditées avec les expéditions effectives du point A ou sont-elles créditées comme étant expédiées de la ligne principale. Est-ce que vous suivez ma pensée à ce sujet?

M. GORDON: Oui, mais vous êtes en plein dans le calcul des charges.

M. HORNER (*Acadia*): C'est là précisément où plusieurs de mes électeurs me disent: «Le National-Canadien apporte ses livres aux audiences mais qui peut disputer ces livres; ils disposent des chiffres, nous ne les avons pas».

M. GORDON: Eh bien, il y a eu des représentants des provinces, dont l'un est un député très distingué et il se trouve ici présent, qui se sont bien assurés que les chiffres soumis par les chemins de fer ont été scrupuleusement examinés et je peux vous assurer qu'il l'a fait d'une manière très efficace.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne voudrais pas attenter à sa réputation en essayant de m'assurer que ces chiffres sont présentés avec précision. Mais, pouvez-vous répondre à cette question concernant les lignes secondaires. Disons que nous avons une ligne secondaire reliée à une ligne principale.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Ou relativement parlant, une ligne principale.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Disons qu'on a expédié 19 voitures de céréales cette semaine du point A sur la ligne locale; ces 19 voitures sont-elles créditées comme revenu du point A sur la ligne secondaire?

M. GORDON: Oui. La ligne secondaire sera créditée de tous revenus qui en résulteraient.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai souvent comparu au nom des agents locaux d'élévateurs à grain au sujet des lignes secondaires et ainsi de suite, dans mon comté et les chemins de fer ont souvent soumis des chiffres qui montraient presque l'absence de tout revenu du point A et à plusieurs reprises l'agent disait: «J'ai expédié tant de voitures de ce point, le revenu devrait donc être attribué à ce point» mais le représentant des chemins de fer disait «Oh non, cela est crédité à toute la ligne principale et nous ne pouvons pas vous en réserver le crédit; s'il n'avait pas été délivré au point A, il l'aurait été au point B sur la ligne principale et nous aurions eu les céréales dans tous les cas».

M. GORDON: La Commission en fait une analyse très minutieuse. En voici les éléments. Pour parvenir à une décision concernant le cas de l'abandon, la Commission des transports est guidée par cette règle, que je lirai—et elle l'a déclaré à plusieurs reprises: «La question qui se pose dans chaque cas consiste à savoir si la perte et le désavantage qui résultera au public du fait de l'abandon dépasse le fardeau que le maintien en exploitation de la ligne de chemin de fer en question impose à la société de chemin de fer». Ce sont là les éléments que la Commission nous demande de prendre en considération et je pense que je pourrais tout aussi bien vous les mentionner étant donné que la Commission nous demande ce renseignement. Premièrement, les revenus à la société du trafic de la ligne secondaire; deuxièmement, les dépenses annulables de l'exploitation de la ligne secondaire; troisièmement, l'estimation des économies au chemin de fer qui résulteraient de l'abandon; quatrièmement, la tendance dans l'évolution du trafic; cinquièmement, une comparaison de l'année à l'étude avec une année moyenne notamment pour les lignes de l'Ouest du Canada où le trafic prédominant est celui des céréales; sixièmement, le service actuel des trains, genre et volume du trafic; septièmement, les autres services de transport de marchandises, passagers, courrier et messageries en été et en hiver; huitièmement, la distance entre les stations et la ligne à abandonner et les stations sur les autres lignes, ou autres services; neuvièmement, la population dans la région desservie par la ligne et la tendance de la population vers l'augmentation ou la diminution; dixièmement, la productivité de la région et son potentiel de croissance future ou en industries nouvelles; onzièmement, l'effet de l'abandon sur les employés des chemins de fer; douzièmement, l'effet de l'abandon sur le tarif du transport des marchandises et sur le transport en général. Treizièmement, l'effet sur les commerçants locaux; quatorzièmement, l'effet sur la valeur des propriétés, les impôts et ainsi de suite.

Le tout se termine par les mots «et ainsi de suite». Par conséquent, la Commission peut s'enquérir, et elle le fait, de toutes les questions possibles concernant la validité ou l'inopportunité de la demande d'abandon. Comme vous le savez, tout témoin intéressé le long de cette ligne a le droit d'être entendu lorsque ce cas d'abandon doit être considéré.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une question à poser au sujet de la liste des 14 éléments. Dois-je supposer que la Commission des transports et les chemins de fer acceptent cette liste dans cet ordre d'importance?

M. GORDON: Accepter quoi? Ces éléments?

M. HORNER (*Acadia*): Les 14 éléments.

M. GORDON: Non, nous devons répondre à ces questions et nos réponses sont étudiées et jugées par la Commission des transports.

M. HORNER (*Acadia*): Sont-elles étudiées et jugées dans l'ordre que vous nous les avez lues?

M. GORDON: Je ne sais pas; la Commission des transports décide et non pas nous. Nous donnons les renseignements.

M. HORNER (*Acadia*): Sur ces 14 points?

M. GORDON: Sur ces 14 points, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Sont-ils à votre usage ou à l'usage de la Commission?

M. GORDON: A l'usage de la Commission. Nous présentons les faits au meilleur de notre connaissance en réponse à ces questions.

M. HORNER (*Acadia*): Je dois supposer que vous croyez que la Commission des transports les prend dans l'ordre de leur importance?

M. GORDON: Je ne le sais pas. Je n'ai aucun moyen de savoir comment la cour étudie son jugement.

M. HORNER (*Acadia*): De la façon dont vous nous les avez lus, j'ai été porté à croire malgré moi que c'est la manière dont vous les interprétiez lorsque vous présentiez votre cas à l'égard de leur importance.

M. GORDON: Je ne crois pas que nous allions très loin en discutant d'un cas hypothétique car, après tout, nous devons revenir au cas pratique; nous arrêtons un jugement en ce qui concerne une ligne secondaire spécifique et nous demandons l'abandon sur la base des faits tels que nous les constatons. Ensuite nous répondons à toutes les questions auxquelles la Commission peut désirer une réponse afin de déterminer la validité ou l'inopportunité de notre demande.

D'après le rapport de la Commission royale MacPherson—et je n'arrête pas de le répéter—il est important de reconnaître que notre demande d'abandon, même si la Commission la juge valide, n'est pas nécessairement concluante parce dans la législation qui sera adoptée d'autres mesures sont prises par le groupe de rationalisation qui sera constitué. Je crois que le ministre de l'Agriculture est habilité en ce qui concerne l'Ouest du Canada. Si la commission, l'organisme ou le groupe trouve que même si l'on considère qu'il est dans l'intérêt public de l'Ouest du Canada dans cette région particulière de maintenir la ligne, alors nous avons droit à une subvention, basée sur la perte que nous avons pu établir dans l'exploitation de cette ligne particulière. Ce chiffre vient de là.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, en ce qui concerne la subvention de la ligne secondaire, j'ai une autre question à poser.

Monsieur Gordon, vous avez exposé tous les faits en ce qui concerne votre façon d'aborder les lignes secondaires. Pendant combien d'années, diriez-vous, selon la comptabilité du prix de revient des chemins de fer Nationaux du Canada, devrait-elle exploiter à perte avant que vous demandiez l'abandon de cette ligne à la Commission des transports?

M. GORDON: Je ne crois pas que je puisse répondre à cette question spécifiquement. C'est une question de jugement en temps et lieu. Nous gardons ces lignes sous observation autant que possible. A un stade, nos employés locaux tirent la conclusion que cette ligne doit être étudiée.

M. HORNER (*Acadia*): Certainement pas une année?

M. GORDON: Non, certainement pas.

M. HORNER (*Acadia*): Pas deux?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Pas trois non plus?

M. GORDON: Nous nous fions à nos employés locaux. Ils sont au courant de l'exploitation quotidienne de la ligne et en temps opportun ils tirent la conclusion qu'il n'y a pas beaucoup de trafic sur cette ligne et que nous devrions y voir. Ils font alors une étude de la ligne. Ce n'est pas fait du jour

au lendemain. Nous étudions une foule de cas pour lesquels nous ne demandons pas l'abandon. Mais avec le temps une ligne devient suspecte aux yeux des employés de l'exploitation et ils soumettent un rapport qu'une étude doit être faite.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne pourriez pas donner une idée au Comité—et je le demande en me souvenant que ce fut une question très pertinente étudiée par la Commission royale MacPherson et une question très pertinente pour notre Comité, en me souvenant qu'environ 1,000 milles de lignes de rail doivent être abandonnées, selon les Chemins de fer Nationaux du Canada, dans la province de la Saskatchewan—ne pourriez-vous pas donner au Comité une idée du nombre d'années qu'une ligne doit exploiter en déficit, à votre avis, avant que vous jugiez bon de l'abandonner?

M. GORDON: Je ne crois pas que ce qui compte soient les années, n'est-ce pas, monsieur Demcoe? C'est une question de circonstances. Nous pourrions très bien laisser une ligne en exploitation pendant des années parce que nous ne croyons pas que ce qu'elle rapporte vaut la peine d'être étudié, mais nous pouvons la considérer comme une ligne marginale. A un certain stade de nos opérations, une ligne peut devenir suspecte en ce qui concerne le trafic qu'elle manutentionne et alors les employés locaux procéderont à une étude de la situation et s'ils arrivent à la conclusion qu'elle mérite plus d'attention, ils recommanderont qu'elle fasse l'objet d'une enquête.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous voulez bien me le permettre, monsieur le président, j'ai une couple d'autres questions à poser.

Je tiens à vous signaler, ainsi qu'au Comité, que vers la fin des années trente, les chemins de fer Nationaux du Canada ont eu l'intention d'abandonner la ligne secondaire de 70 milles où je demeure et pourtant aujourd'hui elle est la ligne la plus payante de la subdivision de Calgary. Deux trains par semaine y circulent. Cet exemple appuie le point que j'ai avancé qu'il faut attendre deux ans avant de décider si une ligne n'est pas rentable. Il ne suffit pas d'un, de deux ou de trois ans; il faut attendre cinq, six ou peut-être sept ans, dix ou douze ans, avant qu'une ligne soit abandonnée avec justice.

Mon autre question au sujet de l'abandon d'une ligne secondaire est la suivante. Quelle est la ligne de démarcation entre l'abandon d'une ligne et, disons tout simplement faire un voyage une fois par mois avec, disons, 20 wagons de grain ou ce que la ligne demande? Quelle est la ligne de démarcation dans l'exploitation de la ligne secondaire? Mettons, par exemple, monsieur Gordon, que nous ayons une ligne de 20 ou 30 milles de longueur et que le trafic sera de l'ordre de 20 ou 30 wagons couverts par mois—je dis cela tout simplement pour l'information générale du comité et des provinces des Prairies—cette ligne sera-t-elle considérée économique si 30 wagons par mois y circulent?

M. GORDON: Je ne crois pas que vous puissiez en réalité vous fonder sur ce genre particulier de faits. Ce serait très simple si nous pouvions agir ainsi. Nous avons trois choses principales à l'esprit lorsque nous examinons une ligne afin de déterminer si elle doit être abandonnée à cause de la faible densité du trafic. En premier lieu, nous établissons que l'exploitation continue de la ligne elle-même n'est pas économique. Dans cet examen nous tenons compte de toutes les opérations sur la ligne. En deuxième lieu, nous décidons qu'il n'y a pas de possibilité apparente d'amélioration dans l'avenir prévisible; et c'est une question de jugement. Nous n'avons pas toujours raison, comme vous l'avez signalé. Troisièmement, nous devons prouver qu'il y a d'autres moyens adéquats de s'occuper du trafic dans cette région particulière.

A moins que nous ne puissions décider ces trois choses dans notre esprit, nous ne songerions pas à abandonner une ligne.

M. HORNER (*Acadia*): Une couple de lignes ont été abandonnées en ces quelques dernières années dans ma circonscription. Je n'en parlerai pas, mais ma circonscription m'a demandé souvent pourquoi nos élévateurs et nos chemins de fer ne pouvaient pas être conservés et pourquoi un train ne pourrait pas circuler là une fois par mois ou une fois toutes les trois semaines, comme il arrive dans un cas particulier, pour sortir 19 ou 20 wagons couverts, presque l'équivalent d'un wagon par jour en un seul voyage?

M. GORDON: Ce n'est pas aussi simple que cela. Il est impossible de garder une ligne de chemin de fer en escomptant qu'il y aura un trafic d'un wagon ou d'un train une fois par mois. Il faut faire entrer en ligne de compte la sécurité, l'entretien et ainsi de suite.

Le coût de l'entretien en bon état d'une ligne est le même, qu'il y ait un train par mois ou plus.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne suis pas d'accord. Une ligne a été en service pendant 20 ans dans ma circonscription. Il y avait des barrières en travers du chemin de fer et un train y circulait une fois par mois ou une fois par année pour sortir le grain. Le chemin de fer ne dépensait pas deux cents pour maintenir cette ligne.

M. GORDON: Il y a le coût de l'entretien.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne conteste pas ce fait mais je cherche à trouver où est la ligne de démarcation; est-elle fixée à 20 wagons par mois, 10 wagons par mois, 30 wagons par mois sur une ligne de 20 milles. En d'autres termes, pourriez-vous donner au Comité et à moi-même en particulier une idée de ce qui détermine la ligne de démarcation?

M. GORDON: Tout dépend entièrement de l'examen fait par la Commission des transports. Nous montrons les chiffres des revenus que rapporte la ligne, et les dépenses. Nous cherchons à lui expliquer quelles sont les possibilités de la ligne et la Commission doit juger.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser au sujet de l'abandon des lignes secondaires. Nous savons tous les deux quel est le coût du transport du grain. Vous le savez mieux que moi en ce qui concerne la voie ferrée et je le sais peut-être plus que vous par le transport routier. Il y a peut-être un peu de prétention de ma part ici.

M. GORDON: Je ne savais pas que je le savais mieux que vous en ce qui concerne la voie ferrée.

M. FISHER: Mon ami ici me dit que le National-Canadien est très riche.

M. HORNER (*Acadia*): J'entends une remarque fallacieuse de mon ami ici qui voudrait que les taux du col du Nid-aux-Corbeaux soient éliminés, mais j'ai le ministre des Transports de mon côté. Nous les défendons fermement tous les deux et lui et le président seront défaits dans toute tentative d'éliminer ces taux.

Voici ma question—On m'a fait perdre le fil...

LE PRÉSIDENT: A l'ordre, à l'ordre.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une question à poser en ce qui concerne le transport du grain. Le coût du transport du grain pour un cultivateur, sur une distance de 25 milles et par camion, est de neuf cents le boisseau. Je dis, et des cultivateurs pourront me corriger si je fais erreur, que c'est trop excessif. J'affirme que le chemin de fer peut conserver beaucoup de lignes secondaires et transporter le grain à un prix moindre tout simplement en se rendant à un endroit donné une fois par mois pour transporter le grain dans des expéditions de 19 ou 20 wagons.

M. GORDON: Ceci devient une question de faits.

M. HORNER (*Acadia*): J'en conviens et c'est pourquoi je m'en tiens aux faits.

M. GORDON: Souvenez-vous que le problème de transporter le grain dans l'Ouest du Canada n'est plus seulement un problème pour les chemins de fer. Toute cette question de la rationalisation du transport du grain est beaucoup plus importante que la seule question des chemins de fer. J'ai toujours prêché que les collectivités doivent s'unir. Il faut trouver une solution qui comprenne toutes les parties intéressées, les producteurs de grain, les élévateurs à grain, les provinces et les municipalités, tout les intéressés, et non seulement les chemins de fer. Cependant, jusqu'ici on n'appuie que sur le fait que les chemins de fer transportent le grain à telle ou telle condition. Je vous dirai—et je m'écarte un peu du sujet—que dans certaines circonstances le producteur de grain n'a pas intérêt à faire transporter son grain par chemin de fer.

M. HORNER (*Acadia*): Si le chemin de fer peut le faire à meilleur compte que moi, c'est dans l'intérêt du producteur de grain.

M. GORDON: Vous pouvez obtenir une bonne rationalisation du problème du transport que comporte le transport du grain et il ne s'ensuit pas nécessairement que le présent réseau de lignes de chemin de fer est le système le plus efficace. Je suis bien prêt à dire qu'il ne l'est pas. Cette ligne secondaire de chemin de fer a grandi à l'époque du cheval et de la voiture. Permettez-moi de vous dire qu'elle n'est pas adaptée aux conditions modernes et le plus tôt tous les intéressés reconnaîtront qu'il est leur responsabilité, et non pas seulement celle des chemins de fer, le mieux ce sera pour le cultivateur de l'Ouest.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, mais puis-je pousser cette discussion plus loin, monsieur le président? Bien que je ne veuille pas m'accaparer tout le temps du Comité pour traiter de l'abandon des lignes secondaires, cette question est très importante dans les Prairies aujourd'hui, et en fait dans tout le Canada. Par exemple, dans ma circonscription l'année dernière, ou les années précédentes, il y avait neuf milles de lignes secondaires dotées de quatre élévateurs dans un desquels étaient entreposés 300,000 boisseaux de grain. Or, ces 300,000 boisseaux de grain pouvaient être transportés par des expéditions une fois par mois de la part du chemin de fer sur ces neuf milles ou par les cultivateurs. La question de savoir qui pouvait le faire à meilleur compte s'est posée. Je maintiens que les routes municipales ont été construites pour desservir cet endroit et non pas le long de ce chemin de fer jusqu'à la ligne principale. Les routes principales ont été construites pour desservir cet endroit et non pas en direction de la ligne principale. Je soutiens que le chemin de fer pourrait continuer à opérer un train là une fois par mois et transporter ces 300,000 boisseaux de grain à meilleur compte que les cultivateurs pourraient le faire, à bien meilleur compte.

M. GORDON: Il ne s'ensuit pas nécessairement que ce soit la meilleure solution, comme vous l'avez dit, mais avec une bonne rationalisation du système de collecte du grain pour le transport, je suis d'avis que nous pouvons faire mieux pour le cultivateur que dans le passé sur toutes les lignes secondaires du chemin de fer.

M. HORNER (*Acadia*): Comment?

M. GORDON: Il y a plusieurs façons de le faire, par exemple en modernisant nos idées en ce qui concerne le transport du grain.

M. KORCHINSKI: Comment?

M. HORNER (*Acadia*): J'assistais l'autre jour à l'inauguration d'un élévateur et il y avait là un camion.

M. GORDON: Je vous enverrai copie du discours que j'ai prononcé à Winnipeg il y a trois ans.

M. HORNER (*Acadia*): Le discours où vous avez tout attribué à l'abandon de la ligne d'embranchement et au tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau.

M. GORDON: Je vous demande pardon, je n'ai pas fait une chose pareille.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez déclaré que si nous cessons l'abandon de lignes d'embranchement nous pourrons transporter les céréales selon le tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau.

M. GORDON: Absolument pas. Mon discours sur le transport des céréales était le meilleur et le plus digne d'un homme d'État qui ait jamais été prononcé au pays.

M. KORCHINSKI: Qui l'a rédigé?

M. GORDON: Je verrai à vous en faire parvenir copie. C'est l'un des rares discours que j'ai rédigés moi-même.

M. HORNER (*Acadia*): Permettez-moi de faire un dernier commentaire, monsieur le président, vous avez fait preuve d'une si grande indulgence à mon égard. Je crois vraiment que la société de chemin de fer peut continuer à transporter une fois par mois des chargements de céréales sur les lignes d'embranchement sans les abandonner complètement puisque les voies sont en place et, dans la plupart des cas, il s'agit d'un rail léger. Si vous n'êtes pas d'accord avec moi, veuillez le dire. La voie ferrée est déjà en place et peut servir à transporter les céréales provenant des élévateurs qui ont des immobilisations d'environ $100,000, $500,000, $600,000 ou même d'un million de dollars. En continuant d'exploiter la ligne d'embranchement et de transporter des chargements une fois par mois, la société de chemin de fer continue de soutenir l'économie des localités en cause, de favoriser les intérêts des entreprises d'élévateurs, de permettre la capitalisation de leurs revenus et elle transporte les céréales à aussi bon compte ou à meilleur compte que les fermiers peuvent le faire avec des camions de louage ou avec leurs propres camions.

M. COOPER: On a presque répondu à ma question. Nous avons tous la liste des projets d'abandon de lignes d'embranchement; qui doit en décider et comment cela se fait-il? Est-ce décidé par quelqu'un qui a en main un lot de chiffres et qui déclare: «Cette ligne-ci ne rapporte pas, nous allons donc l'abandonner»?

M. GORDON: Les requêtes en vue de l'abandon sont adressées par la société de chemin de fer à la Commission des transports qui est chargée de l'étudier et d'en décider. Toutes les parties intéressées sont avisées de la décision prise par la Commission et l'occasion leur est fournie de présenter leur cause devant la Commission. C'est de cette façon que l'on procède.

M. COOPER: Dans ma circonscription, parmi neuf projets d'abandon de lignes il est un court embranchement d'une longueur d'environ 35 ou 40 milles où l'on transporte des céréales par camion jusqu'à la ligne principale. Or, est-il juste d'imputer à la ligne d'embranchement les frais de transport des céréales jusqu'aux cours ferroviaires de la ville lorsqu'elles sont chargées à bord du train à une petite localité située sur la grande ligne?

M. GORDON: C'est le genre d'exposé que la Commission des transports prend en considération lorsqu'elle étudie le pour et le contre d'une requête.

M. COOPER: On a dit que certains exploitants d'élévateurs garderont leurs élévateurs en place et continueront à y entreposer des céréales. Ils ne transporteront certainement pas gratuitement ces céréales par camions jusqu'à un point de livraison. Cela ne viendra-t-il pas en conflit avec le tarif du Nid-de-Corbeau et aurons-nous à payer un surplus à partir de cet élévateur d'où votre voie ferrée s'étend jusqu'à la ligne principale?

M. GORDON: Comme je l'ai déjà dit, toute cette question de la manutention des céréales a été étudiée en général et non pas seulement la partie qui

touche les chemins de fer. Je l'ai dit à M. Horner et je le répète, la seule façon de régler le problème pour le plus grand avantage du cultivateur c'est de voir à ce que toutes les parties intéressées y participent.

Je vous dirai et je crois que vous en conviendrez que les élévateurs ne sont pas tous bien situés. Il y en a qui sont trop petits tandis que d'autres ne sont pas exploités à capacité. Je sais qu'en disant cela je vais me causer des ennuis dans l'Ouest du Canada mais je suis absolument sûr de ce que j'affirme. Je suis convaincu qu'un programme visant à une exploitation plus rationnelle avec la collaboration de toutes les parties en cause permettrait d'améliorer le mode d'exploitation actuel. Il pourrait en être ainsi pourvu que les élévateurs soient exploités de façon plus efficace et qu'ils soient situés à des endroits plus propices. Il faut étudier tous les aspects du problème et la meilleure façon de l'aborder est d'avoir un programme de coordination où toutes les parties intéressées collaborent pour leur plus grand avantage. C'est une erreur et un manque de perspicacité que de se concentrer uniquement sur le problème des embranchements. La question a beaucoup plus d'envergure.

M. COOPER: Une commission sera-t-elle instituée pour étudier toutes ces questions avant de donner suite au projet d'abandon des embranchements?

M. GORDON: Je ne puis vous en assurer. Le 12 mai, le ministre des Transports déclarait à la Chambre ce qui suit:

> Qu'il y a lieu de présenter une mesure autorisant la mise en œuvre de certaines recommandations de la Commission royale sur les transports en ce qui concerne l'organisation rationnelle des embranchements des lignes de chemins de fer et des services-voyageurs ainsi que l'établissement d'un tarif-marchandises compatible avec une politique nationale en matière de transport adaptée aux exigences des transports modernes.

Le ministre a exposé en détail la politique du gouvernement à cet égard. Croyez-le ou non, ce n'est pas moi qui formule la politique du gouvernement.

M. COOPER: Je suppose que la commission en question serait instituée comme un autre organisme des chemins de fer. Je me demande si c'est bien la façon dont on procéderait.

M. GORDON: La résolution se lit ainsi:

> Qu'il y a lieu de présenter une mesure autorisant la mise en œuvre de certaines recommandations de la Commission royale sur les transports en ce qui concerne l'organisation rationnelle des embranchements des lignes de chemins de fer et des services-voyageurs ainsi que l'établissement d'un tarif-marchandises compatible avec une politique nationale en matière de transport adaptée aux exigences des transports modernes.

Je vous suggère de lire la résolution qui explique en détail ce qu'on a l'intention de faire. J'ose seulement espérer quelle soit adoptée. Je ne sais si elle le sera.

M. COOPER: Il est absolument essentiel pour notre industrie agricole de ne pas abandonner les lignes de chemins de fer de l'Ouest du Canada, en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba.

M. KORCHINSKI: Monsieur Gordon, pouvez-vous nous dire si la revision de capital que vous proposez aura un effet quelconque sur le projet d'abandon des lignes ferroviaires?

M. GORDON: Non, je ne crois pas. Cela n'a aucune portée sur la question.

M. KORCHINSKI: Cette revision de capital que vous proposez ne comporte-t-elle rien qui puisse modifier le taux d'intérêt payable et ainsi de suite?

M. GORDON: Non, car nos propositions sont fondées sur un principe qui vise à démontrer l'insuffisance de l'amortissement. Il s'agit là de la mesure de comparaison. Si nous réussissons à convaincre le gouvernement que c'est la

façon d'aborder le problème qui a rapport à l'amortissement, cela dépendra des chiffres en question et de rien d'autre.

M. KORCHINSKI: Tenez-vous compte de tout le transport de marchandises qui se fait par d'autres entreprises de la région?

M. GORDON: Oui, on attribue à la ligne d'embranchement toutes les sources de revenu possibles.

M. KORCHINSKI: Je ne parle pas du transport de marchandises qui se fait par la société ferroviaire mais par d'autres entreprises de transport qui ne sont pas nécessairement exploitées par le National-Canadien comme, par exemple, des entreprises privées de camionnage. J'entends les marchandises que ces entreprises pourraient transporter à un point central. En tenez-vous compte?

M. GORDON: Non, nous tenons compte seulement du transport de marchandises qui se fait par chemin de fer.

M. KORCHINSKI: Il existe donc des possibilités de transport de marchandises autres que le National-Canadien?

M. GORDON: Je regrette mais je ne vous suis pas.

M. KORCHINSKI: Lorsque vous évaluez les possibilités de transport des marchandises, ne tenez-vous pas compte des marchandises que peut cueillir à une certaine localité et transporter à son propre tarif une entreprise privée de camionnage, c'est-à-dire des marchandises qui pourraient peut-être normalement être transportées par chemin de fer plutôt que par camion?

M. GORDON: Non; au contraire, nous pourrons peut-être prouver que l'autre mode de transport est plus économique que le chemin de fer.

M. KORCHINSKI: En raison de votre façon d'envisager toute la question, il est un autre point à considérer. Vous y perdriez des commandes puisque, dans certains cas, vous pourriez peut-être décider d'abandonner une ligne et établir ensuite un tarif si élevé qu'il serait facile pour une autre entreprise de transport d'intervenir et de vous enlever ces commandes. A ce moment-là vous pourriez aller vous plaindre à la Commission des transports que vous perdez du transport lorsqu'il s'agit simplement d'une autre entreprise qui s'en empare.

M. GORDON: Le tarif-marchandises à l'égard des céréales n'est pas établi par la société ferroviaire mais bien par la loi.

M. KORCHINSKI: Il ne s'agit pas seulement de céréales, vous devez tenir compte des autres marchandises. Je songe à ce qui est arrivé à votre service-voyageurs lorsque vous avez adopté un autre système.

M. GORDON: Sans revenir sur la question du service et à propos de concurrence, si nous étions libres d'établir le tarif-marchandises selon les recommandations de la Commission royale des transports, nous pourrions fixer notre tarif d'après la concurrence. Au point où en sont les choses à l'heure actuelle, il nous faut mettre la méthode à l'essai et prouver que le tarif sera fixé selon une base de compensation. Il ne nous est pas permis d'établir un tarif inférieur à nos frais réels variables si je puis m'exprimer ainsi.

M. KORCHINSKI: Il semble plutôt étrange qu'une entreprise de transport privée puisse réussir à exploiter son affaire lorsque le National-Canadien en est incapable.

M. GORDON: Je ne sais pas de quel cas vous voulez parler.

M. KORCHINSKI: Il existe plusieurs entreprises de transports, à part le National-Canadien.

M. GORDON: En effet, et si ces autres entreprises peuvent faire le transport à meilleur compte que nous, elles devraient, à mon avis, s'en charger. L'expéditeur a le droit d'obtenir le meilleur mode de transport possible au meilleur compte possible. Cela constituait tout le but de la Commission MacPherson. Le tarif sera établi d'après la concurrence.

M. KORCHINSKI: Pourquoi le National-Canadien ne peut-il pas réussir à faire le transport tout aussi bien que son concurrent, tout en continuant à exploiter une ligne dans une région en particulier?

M. GORDON: Il me faudrait analyser le tarif fixé par le concurrent pour savoir s'il fait preuve d'un bon sens des affaires. Il pourrait peut-être se ruiner, qui sait.

M. KORCHINSKI: Passons à une autre question. Lorsque vous envisagez d'abandonner une ligne, est-ce que vous la vendez? Quelles mesures prenez-vous? Laissez-vous la voie en place quelque temps ou la vendez-vous simplement ou qu'est-ce que vous en faites?

M. GORDON: Encore une fois, cela dépendrait des circonstances. Normalement, lorsque nous en sommes rendus à un accord et avons obtenu l'autorisation d'abandonner une ligne, nous l'abondonnons et nous enlevons les rails.

M. KORCHINSKI: Et cela aussitôt que vous avez obtenu l'autorisation d'abandonner une ligne en particulier?

M. GORDON: En effet.

M. KORCHINSKI: Qu'advient-il de l'emprise?

M. GORDON: Cela dépend des circonstances. Si elle est mise en vente, nous pouvons peut-être la céder à un gouvernement provincial en vue de la construction d'une route ou à un gouvernement municipal lorsqu'elle ne peut plus servir aux chemins de fer.

M. KORCHINSKI: Avez-vous étudié la possibilité de louer une ligne en particulier sans vous départir du terrain ou sans enlever les rails? Envisageriez-vous de la vendre ou de la louer à un groupe intéressé?

M. GORDON: Certainement.

M. KORCHINSKI: De sorte que les intéressés puissent continuer à l'exploiter?

M. GORDON: Oui, nous sommes prêts à considérer n'importe quel marché.

M. KORCHINSKI: Mais vous n'en avez jamais eu l'occasion?

M. GORDON: Un instant, je vous prie. Vous parlez maintenant d'une ligne abandonnée?

M. KORCHINSKI: Oui, d'une ligne que vous auriez abandonnée.

M. GORDON: Vous parlez de la louer à une société ferroviaire?

M. KORCHINSKI: Non.

M. GORDON: Disons que nous possédons une ligne qui comporte des rails, des traverses et le ballast et que cette ligne soit abandonnée, nous la louerons à quiconque est intéressé à la prendre à n'importe quelle condition.

M. KORCHINSKI: Tiendriez-vous compte du trafic-marchandises? Je crois qu'il s'agit là de la question soulevée par M. Horner. Je ne m'étais peut-être pas exprimé très clairement. Par exemple, disons que mille livres de marchandises provenant de Timbuktu qui est situé sur la ligne d'embranchement soient transportées sur cette ligne, le montant total des recettes provenant du transport de ces mille livres de marchandises sera-t-il crédité à cette ligne en particulier ou seulement une partie du montant? Si ces marchandises étaient transportées sur une distance de mille milles, est-ce que la ligne d'embranchement, d'une longueur de cent milles, ne serait créditée que pour un dixième des recettes?

M. GORDON: Tout trafic attribuable à la ligne d'embranchement lui est crédité.

M. KORCHINSKI: Le revenu total serait crédité à la ligne d'embranchement, n'est-ce pas?

M. GORDON: Si l'on peut prouver qu'il n'y aurait pas eu de trafic autrement, il serait donc crédité à la ligne d'embranchement.

M. VAUGHAN: Vous songez, je crois, au cas où une ligne d'embranchement s'étend peut-être sur une distance de 100 milles et où le trafic provient du point milliaire dix; attribuerait-on alors tout le trafic à cet embranchement, n'est-ce pas là la question?

M. KORCHINSKI: Oui, j'ai dit 100 milles mais vous pourriez transporter les marchandises sur une ligne de mille milles.

M. HORNER (*Acadia*): Peut-être pourriez-vous assurer le transport de la marchandise sur une distance de deux mille milles, ou de 1,300 milles jusqu'à Fort William.

M. GORDON: M. Toole répondra à cette question en se plaçant du point de vue de la comptabilité. Je ne suis pas certain de la réponse.

M. TOOLE: Tout revenu réalisé avec le trafic qui a débuté sur une ligne secondaire et qui en a été retiré est proportionnellement porté au crédit de cette ligne secondaire. Il en est de même dans le cas inverse. La ligne secondaire reçoit une partie des recettes provenant du trafic retiré de la voie principale et confié à elle.

M. HORNER (*Acadia*): C'est ce point même que j'avais tenté de faire ressortir plus tôt lorsque M. Gordon m'avait assuré que le chargement avait été porté au crédit de la ligne secondaire. C'est une histoire différente que nous entendons maintenant. On nous dit aujourd'hui que la ligne secondaire ne reçoit qu'une partie du montant.

M. GORDON: J'ai dit que les revenus du trafic affecté à une ligne secondaire étaient inscrits à l'avoir de celle-ci.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne me rappelle pas avoir employé le mot «affecté» mais je ferai une vérification à ce sujet lorsque nous recevrons notre exemplaire des procès-verbaux et témoignages.

M. GORDON: Vous avez un assez bon nombre de sténographes des débats qui sont de service ici.

M. HORNER (*Acadia*): Le point que je m'efforce de faire ressortir—et je suis certain qu'il est celui dont a fait mention le député de Mackenzie, c'est que dans le cas d'une ligne secondaire d'un parcours de 20 milles depuis son commencement jusqu'à la voie principale, d'où Fort William, par exemple, se trouve à une distance de 1,300 à 1,400 milles, la proportion qui lui sera affectée ne sera que de 20 par rapport à 1,400. Est-ce exact?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): C'est là le point que j'essaie d'éclaircir.

M. GORDON: C'est le genre de subtilité qu'il ne sert absolument à rien de débattre sans la présence d'experts en la matière. Il s'agit là d'une question de comptabilité de prix de revient et je ne prétends pas être un spécialiste dans ce domaine. La seule chose que je puis vous dire c'est que la Commission des transports du Canada a adopté une formule qui s'est avérée satisfaisante en maintes et maintes occasions et qui stipule que dans la mesure où cela s'avère raisonnable tout le trafic affecté à une ligne secondaire est porté au crédit de celle-ci. Je ne dispose d'aucun détail à ce sujet. Pouvez-vous dire quelle est cette proportion?

M. TOOLE: Je ne connais pas la formule.

M. GORDON: Nous nous la procurerons et vous la transmettrons. Elle a fait ses preuves au cours des ans.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que vous allez nous donner des renseignements sur cette formule. Je suis intéressé à savoir quand nous les recevrons. Pourrions-nous les avoir demain?

M. GORDON: Si je puis arriver à la maison, avoir quelques heures de sommeil, puis me lever assez tôt pour pouvoir prendre mon petit déjeuner et faire un appel téléphonique j'essaierai de vous les obtenir pour demain.

M. HORNER (*Acadia*): Pourrions-nous avoir ces informations d'ici demain après-midi?

M. GORDON: Peut-être pourrais-je les obtenir ce soir si vous voulez vous rendre à ma chambre d'hôtel vers minuit.

M. HORNER (*Acadia*): Je serai au lit à minuit.

Le PRÉSIDENT: Silence. Passons à nos questions.

M. PRITTIE: J'en appelle à la question du règlement, monsieur le président. Comme notre discussion porte en ce moment sur des abandons de lignes secondaires peut-être serait-il bon que nous entendions ce qu'ont à dire les autres membres à ce sujet avant de passer à un autre point.

M. HORNER (*Acadia*): Il est fait mention de cette question aux pages 3 et 4, aux alinéas traitant de recettes de l'exploitation ferroviaire et des subventions. Ma question est donc certainement en règle.

M. PRITTIE: Pour l'amour de Dieu si vous vouliez bien rester tranquille pour un instant et attendre que je finisse vous comprendriez ce que je veux proposer.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne vais pas me faire enlever la parole par quelqu'un qui croit s'y connaître en ce qui a trait à l'ordre.

M. PRITTIE: Nous débattons en ce moment une question particulière, monsieur le président, et je ne faisais que proposer d'en continuer l'étude avant de passer à un autre sujet.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis d'accord avec vous, monsieur Prittie.

Le PRÉSIDENT: Au début, monsieur Prittie, nos délibérations ont porté sur le rapport financier et sur les recettes d'exploitation bien que nous nous soyons parfois arrêtés sur certains cas spéciaux. A mesure que le débat s'est poursuivi, toutefois, j'ai cru m'apercevoir que les membres du Comité étaient disposés à permettre à nos bons amis de l'Ouest de terminer leur interrogatoire sur les lignes secondaires.

M. KORCHINSKI: Cette question fera tôt ou tard l'objet d'une étude approfondie.

M. FISHER: Demain il y aura ici une demi-douzaine de témoins de plus.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que notre débat portait sur certaines lignes particulières mais finissons-en avec les questions qui se rapportent aux abandons de lignes secondaires. Je crois que M. Korchinski en a quelques autres à demander. Ce sera ensuite le tour de M. Pascoe.

M. KORCHINSKI: Étant donné que vous accordez aux lignes secondaires une partie du revenu du trafic qui passe sur elles, ne croyez-vous pas qu'en leur retirant cette circulation, il n'en résultera pas aussi une perte pour les lignes principales?

M. GORDON: Tous ces facteurs entrent en considération dans l'enquête.

M. KORCHINSKI: Je veux dire que si une autre compagnie de transport décide de s'occuper de l'expédition de la marchandise ordinairement assurée par les lignes secondaires et de l'acheminer sur le parcours de 20 milles d'une certaine ligne secondaire et sur une distance supplémentaire de 25 milles avant l'arrivée à destination, la ligne secondaire n'en retirera absolument aucun bénéfice une fois l'abandon effectué. Cela n'aura-t-il pas des répercussions sur l'ensemble de votre exploitation?

M. GORDON: Oui, et nous prenons ce point en considération lorsque nous soumettons une demande en vue de l'abandon d'une ligne secondaire. Il est certain que lorsque nous en abandonnons une, nous nous rendrons parfaitement compte qu'en ce qui concerne le revenu il n'y en aura pas. Ce n'est pas là le point qui doit faire l'objet de notre plus grande considération. Cette ligne secondaire avait-elle enregistré un revenu net? C'est à cette question qu'il faut répondre. Peut-être réalise-t-elle quelques bénéfices, mais ceux-ci n'ont que très peu de valeur à moins d'être nets.

M. KORCHINSKI: Si une ligne secondaire n'enregistre pas un revenu net et si vous continuez à perdre du trafic-marchandises à cause des formalités qu'il vous faut observer pour l'abandon de ces lignes, vos lignes principales ne reçoivent pas ce trafic et éventuellement celles-ci n'enregistreront pas non plus de revenu net.

M. GORDON: Les effets d'un abandon font l'objet d'une étude approfondie lors de l'enquête instituée à ce sujet. Nous prenons en considération toutes les répercussions d'un abandon de ligne consenti aux termes de la formule adoptée.

M. KORCHINSKI: Si la société soutient qu'il est impossible de transporter aux taux en cours du grain sur les lignes secondaires, le transport de ce grain sur une distance supplémentaire de douze milles ne représenterait assurément pas une très grande différence dans l'ensemble de votre exploitation, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je dois avouer franchement que je suis à bout de forces.

M. KORCHINSKI: Dites ce que vous avez à dire.

M. GORDON: A mon avis, vous devez supposer aux fonctionnaires du chemin de fer une certaine connaissance de leurs propres affaires. Vraiment, il faut me croire lorsque je vous dis qu'une étude est faite de l'effet qu'aurait l'abandon d'une ligne et que nous tenons compte de tous les facteurs que vous avez mentionnés. Croyez-le, oui ou non, mais nous ne sommes pas stupides.

M. KORCHINSKI: Aucune insinuation n'a été faite en ce sens. J'ignore pour quelle raison vous devriez même penser à donner une telle interprétation à mes remarques.

M. GORDON: Si nous ne tenions pas compte des facteurs auxquels vous avez fait allusion nous serions stupides.

M. KORCHINSKI: Ne pouvons-nous pas vous poser aucune question?

M. GORDON: Je le regrette si j'ai dit quelque chose pour vous offenser. Ce n'est pas facile pour moi non plus. Aussi tâchons donc de nous montrer aimables les uns envers les autres plutôt que de nous emporter.

Avous-nous une de ces formules que nous remplissons lorsque nous demandons l'abandon d'une ligne secondaire?

M. VAUGHAN: Non.

M. GORDON: Voyons à nous en procurer une afin de la produire demain et de pouvoir ainsi donner les renseignements requis. Je suis tout à fait disposé à faire connaître toute la situation, et je suis certain que vous vous expliquerez le genre d'étude que nous entreprenons après avoir consulté la formule dont je vous ai parlé.

Nous faisons une analyse sur cette formule qui a survécu à de nombreuses présentations à la Commission des transports du Canada. Je crois qu'une telle formule fournira mieux que je ne pourrais le faire le genre de détails que nous prenons en considération en vue de renseigner ladite Commission. Il n'existe aucune condition ou situation imaginable dont nous n'avons pas tenu compte en ce qui a trait aux renseignements que nous donnons à la Commission des transports du Canada. Je le regrette si j'ai montré un peu d'impatience.

M. KORCHINSKI: Vous ne m'avez pas offensé.

M. GORDON: Je suis fatigué, c'est tout.

M. KORCHINSKI: J'ai une autre question à vous poser. Vous avez dit dans un de vos discours que vous avez prononcé à Winnipeg qu'il existait plusieurs moyens d'apporter des rénovations. Pourriez-vous nous faire connaître ceux que vous aviez en vue?

M. GORDON: Je préférerais beaucoup mieux déposer ce discours.

M. FISHER: Le *Western Producer* l'a reproduit pour ainsi dire en entier, je crois.

M. GORDON: Je vais vous l'apporter. Ce sera beaucoup plus facile pour moi que de répéter mes déclarations.

M. KORCHINSKI: Je voulais simplement savoir quelles autres méthodes vous employiez afin de pouvoir les comparer avec celle que nous utilisons pour le transport du grain.

M. GORDON: C'est très bien, monsieur Korchinski. Je verrai à en obtenir un exemplaire. Je suppose que personne n'a pensé à en apporter un.

M. VAUGHAN: Nous en avons un ici.

M. GORDON: Nous nous procurerons un exemplaire du discours prononcé à Winnipeg. Je le mettrai à votre disposition demain. Je ne veux pas chercher à me rappeler certains détails isolés car le tout entre dans un programme coordonné.

M. PASCOE: Monsieur le président, je ne vais pas poursuivre la discussion sur les lignes secondaires, lesquelles ont déjà fait l'objet d'un bon débat. Toutefois, j'ai une question à demander. Peut-être penserez-vous que je la pose parce que je veux obtenir l'opinion de l'expert qui se trouve parmi nous en ce moment.

Vous faites mention dans votre aperçu financier des demandes exceptionnellement élevées de services ainsi que de la manutention du second plus important trafic commercial jamais enregistré, ce que l'on peut, je pense, attribuer surtout au mouvement des grains.

La compagnie de chemin de fer a-t-elle acheté du matériel roulant supplémentaire pour le transport de ce grain et ses installations sont-elles présentement aménagées de façon à pouvoir assurer la manutention de cet imposant déplacement de grain chaque année? En d'autres termes, si le mouvement du blé diminuait quelque peu quelle serait la situation?

M. GORDON: Si vous voulez bien tourner à la page 31 vous y verrez le détail des principales classifications où a été enregistrée une augmentation dans la capacité de transport. Il s'agit là de classifications d'ordre général que nous pouvons ventiler en beaucoup plus de détails. Mais si vous regardez au bas de la page 31 vous constaterez que les produits agricoles ont montré une augmentation de 2,488,688 tonnes. Vous vous apercevrez que les produits industriels et divers ont fait voir une hausse de 2,250,533 tonnes, que les produits miniers en ont enregistré une de 906,732 tonnes et que les produits forestiers ont représenté un accroissement de 239,054 tonnes. Dans le cas des produits agricoles, vous vous rendrez compte qu'il s'agit en grande partie de grain probablement. Il n'en reste pas moins, cependant, que les autres secteurs du trafic ont aussi enregistré des augmentations appréciables. Je mentionne à la page 15 du rapport ce qui suit:

> Ces réalisations ont été rendues possibles par de remarquables coefficients de rendement. Ainsi, le chiffre de 40.2 milliards de tonnes-milles commerciales transportées en 1963 n'a été dépassé que par celui de 41.9 milliards enregistré en 1956; mais, grâce au meilleur emploi du matériel et au perfectionnement des méthodes de distribution, le trafic de 1963 a été satisfait avec 13,000 wagons marchandises de moins qu'il n'en avait fallu en 1956.

J'en déduis de ceci que nous sommes présentement organisés de façon à pouvoir recevoir n'importe quel volume de trafic que l'on pourrait soudainement nous confier et que nous sommes prêts à fournir des services. Advenant qu'un tel trafic devienne permanent, nous prendrons en temps opportun des dispositions pour nous procurer le matériel supplémentaire qu'il exige. Il va sans dire que nous pouvons répondre à une demande exceptionnelle pendant une courte durée de temps; nos installations nous le permettent. Notre activité s'étend aujourd'hui à une foule de choses qu'il nous était autrefois impossible de faire. Nous trouvons beaucoup plus de souplesse, par exemple, dans notre exploitation des machines diésel et dans les diverses méthodes de vérification que nous avons adoptées pour la distribution des wagons. Nous avons fourni le volume de trafic le plus élevé de notre histoire en disposant de 13,000 wagons de moins qu'au temps où le record précédent avait été enregistré.

M. PASCOE: Donc, advenant une réduction dans le volume du mouvement du blé l'an prochain il n'en résulterait aucune répercussion sur la compagnie ferroviaire et celle-ci n'aurait pas à réduire ses services et son exploitation?

M. GORDON: Avez-vous dit une réduction dans le volume du mouvement du blé?

M. PASCOE: Oui, si le mouvement du blé diminuait.

M. GORDON: Si le mouvement du blé diminuait il est certain que nous disposerions d'un excédent de matériel, n'est-ce pas?

M. PASCOE: Oui, et réduiriez-vous le nombre de vos employés ou effectueriez-vous des changements quelconques en ce sens?

M. GORDON: Naturellement, en ce qui concerne le recrutement de notre personnel nous tenons compte du volume du trafic existant. Nos besoins de main-d'œuvre fluctueront et j'entends par là que des changements seront apportés à tous les échelons de notre effectif en vue de nous adapter aux conditions dans lesquelles notre entreprise se trouvera.

M. HORNER (*Acadia*): Pour poursuivre la question des lignes secondaires, j'ai une question brève au sujet des recettes d'exploitation des chemins de fer et des subventions.

C'est un fait bien établi, monsieur Gordon, que vous exploitez maintenant un service de camions pour compléter le service du réseau du National-Canadien. N'est-ce pas?

M. GORDON: Je m'en vais délibérer ici une minute parce que la question des camions est une question très délicate sur laquelle je voudrais faire une déclaration, mais je me demande si je devrais la faire à présent.

M. HORNER (*Acadia*): En ce moment, je ne suis pas intéressé aux camions; je voudrais continuer avec les chemins de fer. Mais je voulais simplement établir le fait que l'exploitation des camions est, en un sens, un embranchement par rapport aux chemins de fer. Je ne veux pas entrer ce soir dans l'exploitation des camions.

M. GORDON: Est-ce de nos camions que vous parlez ou bien des camions des fermes?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, de vos camions.

M. GORDON: Il y a une question légale très difficile qui est en cause et j'hésite parce que je pense que je devrais éclaircir ma situation à ce sujet. Il peut vous sembler que je suis évasif mais je ne le suis pas; c'est une question importante et j'aurais tôt ou tard à faire une déclaration à ce comité à son sujet.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne veux pas aborder la question des camions ce soir.

M. GORDON: Par ailleurs, si je répondais à votre question soit par l'affirmative, soit par la négative, ma réponse pourrait me porter préjudice.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne savais pas que ma question était tellement bonne.

M. GORDON: Oui, elle est très bonne et si vous le voulez je m'en vais vous lire maintenant ma déclaration.

M. HORNER (*Acadia*): Non, je ne veux pas entrer dans les détails des camions ce soir. Il se fait déjà tard et vous êtes fatigué. Mais voici le point, et je m'en vais peut-être faire une fausse présomption, à savoir que les camions constituent une ligne qui alimente le chemin de fer. S'il en est ainsi, seriez-vous d'accord avec moi pour dire qu'en un sens les lignes secondaires aussi constituent une ligne qui alimente le chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. C'est ainsi que la question se pose aux yeux du citoyen qui est, disons-le, un actionnaire du National-Canadien. Il voit le National-Canadien qui développe l'exploitation des camions et qui abandonne les lignes secondaires et il ne peut faire accorder ces deux attitudes parce que, en un sens, on développe d'une part un embranchement et d'autre part on en abandonne un autre.

M. GORDON: Mais ceci est bien simple, car c'est une question d'efficacité et de savoir lequel des deux est le plus efficace.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, c'est précisément le point. Nous sommes revenus au point de départ.

M. GORDON: A Dieu ne plaise.

M. HORNER (*Acadia*): Ceci peut paraître amusant, mais c'est une question sérieuse pour les cultivateurs qui délivrent les céréales à ces lignes secondaires. Le coût de transport d'un boisseau de céréales pour une distance de 25 milles est d'environ 9 cents. Peut-être que cette affirmation est fausse quoique, à mon avis, ce chiffre est approximativement exact, évidemment en tenant compte des dimensions du camion et des conditions des routes qui affecteraient ce chiffre. Mais, voici le point: vous avez un embranchement qui se développe et un autre qui va en décroissant et tout ce que le citoyen ordinaire désire c'est que vous mainteniez vos embranchements actuels et en développer autant que possible de nouveaux pour rendre le National-Canadien une exploitation profitable. C'est ce que mes électeurs entendent dans mon comté.

M. GORDON: Mais remarquez bien que ceci fait partie de ma thèse. Si vous avez lu mon discours à Winnipeg...

M. HORNER (*Acadia*): Je l'ai lu.

M. GORDON: Alors vous ne l'avez pas bien lu. Pour pouvoir résoudre le grand problème de savoir quel est le moyen le plus efficace de transporter nos céréales dans l'intérêt national, je soutiens que toutes les parties intéressées doivent être considérées et on devrait avoir une politique coordonnée à cet égard. Il pourrait arriver que, dans certaines circonstances particulières, même un système rationnel de transport de céréales pourrait causer du tort à un cultivateur en particulier. Il pourrait arriver qu'un cultivateur en particulier puisse avoir à transporter ses céréales plus loin qu'il ne le fait présentement, et c'est alors que la question de compensation surgit. Je suis parfaitement disposé de dire qu'en ce qui concerne un cas pareil ou d'autres cas, il faudrait établir un système de compensation qui s'appliquerait au cas particulier d'un cultivateur, à celui de l'emplacement de l'élévateur ou au propriétaire de l'élévateur; et il pourrait aussi s'appliquer à un bon nombre de cas. Ceci fait partie de ce que j'appelle le plan coordonné et il ne s'applique pas à un élément du système de transport des céréales.

M. HORNER (*Acadia*): Une autre question. Personne ne demande pas plus qu'aucun cultivateur le maintien d'un service quotidien ou régulier sur la ligne secondaire. Tout ce qu'il demande c'est un arrangement pour le transport

des céréales de cet endroit et que les revenus qui en résultent soint attribués à l'endroit en question. Il découvre toujours que le revenu qui résulte de ce transport à partir de ce point est attribué à la ligne principale.

M. GORDON: Où avez-vous trouvé cela?

M. HORNER (*Acadia*): Pratiquement dans tout abandon de ligne secondaire ou d'agence.

M. GORDON: C'est ce qu'il croit?

M. HORNER (*Acadia*): C'est plus ou moins ce qui est accepté.

M. GORDON: Est-il bien renseigné?

M. HORNER (*Acadia*): Non, mais il accepte le fait ou l'erreur, selon que vous la déterminez, que la Commission des transports présume que les céréales devront être livrées au point B sur la ligne secondaire si le point A venait à être fermé; mais dans plusieurs cas le point B est à mi-chemin entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et le National-Canadien n'obtient pas toutes les céréales du point A.

M. GORDON: Et il y a aussi une question de double emploi des lignes en jeu.

M. HORNER (*Acadia*): Peut-être.

M. GORDON: J'essaierai d'obtenir la formule à laquelle vous faites allusion. Le compte des charges pourrait aider.

M. HORNER (*Acadia*): Je garderai mes questions en attendant votre formule, demain j'espère, et j'espère qu'il me sera permis de poser toute autre question qui pourrait être soulevée par cette formule bien que je ne pense pas qu'il y en aura.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'il ne sera pas long.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Pour quitter l'abandon des lignes secondaires dans l'Ouest du Canada, nous avons eu de temps en temps un problème dans la réduction des lignes secondaires dans l'Ouest de l'Ontario. Parfois nous nous demandons dans cette région pourquoi ce double emploi de services quand les lignes secondaires continuent à desservir le service complet de transport marchandises; alors que celui des marchandises en lots brisés et des messageries se fait par camions. S'il y a une diminution dans le trafic ou une réduction du service, tous les revenus sont-ils pris en considération dans ces situations?

M. GORDON: C'est en fait la même question: Qu'est-ce qui entre dans l'analyse d'une ligne quand elle est abandonnée? Je répète ce que j'ai déjà dit, que tous les revenus attribuables à cette ligne sont pris en considération. Il y a aussi la question d'efficacité. Dans votre cas particulier, il peut arriver qu'il soit raisonnable de maintenir un service de marchandises sur la ligne sans qu'il soit raisonnable de maintenir un service de passagers ou de transports rapide si ce dernier peut être réalisé par d'autres moyens moins coûteux et plus efficaces.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Vous le faites ces jours-ci avec des autorails.

M. GORDON: Avec des autorails et des autobus. Nous transportons certaines catégories de messageries par camions et ainsi de suite. Nous analysons tout cela pour trouver le meilleur moyen de le faire tout en satisfaisant les besoins du service aussi bien que les considérations de coût.

M. MACEWAN: Suivant de près ce que M. Pascoe demandait, monsieur le président, je crois que M. Gordon a déclaré qu'il y avait l'équipement nécessaire pour servir le trafic tel qu'il est, et qu'à l'avenir s'il y a une augmentation de trafic, l'équipement sera évidemment acheté.

A ce sujet, êtes-vous capable, monsieur Gordon, de prévoir pour plus loin que, disons, une année, dans l'achat d'équipement ou encore êtes-vous limité par l'équipement relatif au trafic sur la ligne?

M. GORDON: Non, nous essayons de prévoir aussi loin que possible après avoir tout pris en considération. Vous verrez, en ce qui concerne notre budget quand vous y arriverez—demain matin j'espère—qui est d'habitude la dernière question que ce comité examine, que nous avons plusieurs demandes d'équipement. Cela suit une analyse du marché et de l'avenir du trafic. Cela dépend de ce que notre analyse indique. Nous avons un département qui fait une analyse très détaillée des besoins de nos clients ou de ceux qui pourraient le devenir, et plusieurs considérations entrent dans l'achat de l'équipement. Bien entendu nous ne sommes pas parfaits; nous pouvons faire une prévision qui parfois s'avère fausse. Cependant, nous faisons une analyse détaillé du marché avec nos clients et ceux qui pourraient le devenir.

M. MACEWAN: Vous ne spécifiez pas la période pour cela?

M. GORDON: Non, nous pouvons estimer raisonnable, d'envisager trois, quatre, cinq ou même dix ans à l'avance, si nous pouvons être sûrs d'un développement particulier.

M. MACEWAN: Vous avez, sans doute, entendu des suggestions durant les années pendant lesquelles vous étiez à la tête du National Canadien qu'il faudrait préparer un plan quinquennal ou quelque chose de cet ordre parce qu'on dit que par moments l'équipement des chemins de fer est commandé en toute hâte et doit être livré en vitesse aux chemins de fer, et qu'avec un plan pareil le matériel serait disponible au moment voulu.

M. GORDON: Oui, mais la difficulté est qu'il y aura toujours des imprévus. On ne peut jamais tout prévoir. Naturellement, en ce qui concerne les fabricants de matériel, ils aimeraient avoir des commandes à livraison lointaine mais aucune discussion que nous avons eue avec eux ne nous a montré qu'il y a un avantage quelconque à cela. S'ils étaient disposés de conclure un arrangement moyennant lequel ils réduiraient leurs prix relativement aux livraisons futures, nous pourrions en discuter avec eux; mais nous ne sommes jamais parvenus à les convaincre d'envisager cette façon de voir.

M. MACEWAN: Alors, finalement, vous avez fait mention de la recherche et de l'équipement spécialisé pour lesquels vous dépensez de plus en plus chaque année. Cela limite-t-il davantage le délai plus grand que par le passé?

M. GORDON: Oui, et il y a naturellement de nouvelles techniques qu'on développe chaque jour. Il y a de nouvelles méthodes que l'industrie adopte en matière de transport; elles changent constamment. Les genres d'emballage et les méthodes de transport changent tout le temps, et nous les suivons de très près grâce à notre service de recherche pour les clients que j'ai déjà mentionné.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, pouvons-nous approuver l'article «Aperçu financier» sous réserve de terminer demain les lignes secondaires.

M. FISHER: J'ai une ou peut-être deux questions concernant la subvention du pont-rail est-ouest.

Monsieur Gordon, cette subvention a augmenté cette année de 1.1 million de dollars que nous avons ici. En fait le montant total de la subvention du pont n'a pas augmenté. Ce n'est que votre part dans les 7 à 7½ millions de dollars qui a augmenté?

M. GORDON: Elle est directement en rapport avec le traffic. C'est notre portion basée sur le traffic.

M. FISHER: Ce qui m'inquiète c'est qu'à plusieurs occasions, l'hiver dernier, les taux ont augmenté et on a fait remarquer qu'à cause de l'augmentation du trafic, il était nécessaire de répartir le subvention du pont plus largement. Par

conséquent, le taux effectif qu'ils doivent payer a augmenté pour les expéditeurs dans notre région à plusieurs occasions. On ne peut rien faire à ce sujet, et évidemment ce qui inquiète tous les expéditeurs maintenant c'est la fin de la subvention du pont. Je veux être parfaitement clair que l'augmentation qui est ici mentionnée ne représente pas au total une plus grande subvention.

M. GORDON: Non, elle ne l'est pas; et je ne suis pas au courant du tout que les taux effectifs aient été augmentées. J'aurais à le vérifier.

M. FISHER: Je pense que M. Smith, votre représentant à Ottawa, pourrait certifier que j'ai soulevé ce point quelquefois à la Chambre des communes. C'est un fait que certains expéditeurs dans la région de la Tête des lacs et dans le nord-ouest de l'Ontario étaient inquiets à ce sujet, et cela a été suspendu. Je crois que le dernier renvoi après l'intervention se termine ce mois-ci, et l'inquiétude est grande à ce sujet.

M. GORDON: Ces expéditions auxquelles vous faites allusion se rattachent-elles aux subventions du pont-rail est-ouest?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Sont-elles incluses dans ce syndicat de répartition des commandes?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je dois me référer à mon dossier. Savez-vous quelque chose à ce sujet, monsieur Smith?

M. WALTER SMITH (*Chemins de fer du National-Canadien*): Je ne suis pas très au courant des détails, mais nous avons la correspondance qui s'y rapporte.

M. GORDON: Je devrais la consulter; je ne suis pas au courant de cela.

Le PRÉSIDENT: Puis-je avoir une motion pour approuver l'«Aperçu financier»?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons maintenant à l'«Expansion». Voulez-vous continuer ce soir ou bien ajourner le comité maintenant?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je suis sûr que certains des membres qui ne sont pas présents voudraient poser quelques questions, et je serais par conséquent d'avis d'ajourner.

M. FISHER: Je voulais poser une question concernant la recherche. Y a-t-il quelqu'un dans votre société qui aurait inventé cet appareil que l'on installe dans les locomotives et qui donne un signal d'alarme à moins que l'ingénieur de la locomotive ne touche une partie spéciale chaque 20 secondes?

M. GORDON: Connaissez-vous quelque chose à ce sujet, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Il s'agit d'un dispositif appelé «alerteur», fabriqué par *Vapor Company* aux États-Unis.

M. FISHER: Vos chercheurs ont-ils fait quelques expériences avec ce dispositif afin de déterminer l'effet qu'il aurait sur le bien-être général de vos employés?

M. GORDON: Quel est son but?

M. DEMCOE: Nous n'avons effectué aucune recherche dans nos laboratoires comme tels, mais nous en avons installés sur nos locomotives afin de connaître les réactions que ces expériences apporteraient.

M. FISHER: Vous n'êtes qu'au stade expérimental; le dispositif n'est pas encore en service?

M. GORDON: Quel est le but de ce dispositif?

M. DEMCOE: Ce dispositif a pour but de remplacer éventuellement le dispositif d'homme mort. Nos chauffeurs-mécaniciens éprouvent une certaine difficulté à garder le pied sur le dispositif d'homme mort, et, l'alarme a pour but de remplacer ce dispositif si possible.

M. FISHER: Êtes-vous présentement décidé à en faire un usage régulier?

M. DEMCOE: Non, pas avant qu'il ait été complètement éprouvé.

M. GORDON: L'idée est d'en faire un meilleur moyen de contact entre un homme et le dispositif d'homme mort.

M. DEMCOE: Absolument.

M. GORDON: Il ne s'agit donc pas d'un dispositif supplémentaire.

M. FISHER: Non, mais j'en ai parlé à des gens qui l'utilisent et ils ne le préfèrent pas au dispositif d'homme mort.

M. GORDON: C'est toujours la même histoire.

M. FISHER: J'imagine qu'il est assez fatiguant de répéter le même mouvement toutes les vingt secondes durant une période de cinq ou six heures; autrement, une alarme vous casse les oreilles.

M. GORDON: Je comprends ce que vous voulez dire. Il ne se passe pas vingt secondes sans qu'on me pose une question ici. Je vais y voir. Soyez assuré que nous n'adopterons pas ce dispositif avant qu'il ait été rigoureusement éprouvé et que nous puissions être sûrs qu'il ne représente pas un fardeau plus lourd pour les gens.

M. LACHANCE: Serait-il possible d'avoir demain la formule pour tous les membres du comité?

M. GORDON: Je n'en suis pas sûr. Je ne sais si j'aurai suffisamment de temps d'ici à demain matin.

Le PRÉSIDENT: Le comité ne siège pas demain matin. Nous avons un caucus.

M. GORDON: Qu'est-ce qu'un caucus?

Le PRÉSIDENT: Tout le monde tombe en désaccord et ensuite on ajourne la séance.

La séance est ajournée.

MERCREDI 17 juin 1964

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. A l'ajournement hier soir, nous étions à traiter le sujet intitulé («Expansion» paraissant à la page 6).

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je me demande si M. Gordon a pu apporter aujourd'hui une formule qu'on utilise pour évaluer des embranchements afin de déterminer si elles sont profitables ou non?

M. DONALD GORDON (*président des chemins de fer du National-Canadien*): Oui.

Tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais profiter de l'ouverture de cette réunion pour dire que j'ai maintenant obtenu une quantité de copies d'un discours que j'ai prononcé à Winnipeg, le 26 septembre 1962, dans lequel j'ai énoncé en détail le point de vue du National-Canadien relativement à tout le problème du transport du blé. J'ai suffisamment de copies pour tous les membres du comité si vous en désirez.

Si vous le voulez bien, j'aimerais suggérer qu'on joigne une copie de ce discours au compte rendu d'aujourd'hui. Même si j'ai déjà dit en plaisantant qu'il s'agissait de mon discours, je désire ajouter que même s'il s'agit de mon

discours, il n'en a pas moins été soigneusement préparé par nos fonctionnaires supérieurs qui connaissent très bien les pratiques et les méthodes de la manutention du blé dans l'Ouest. Ainsi, ce discours illustre la politique du National-Canadien et serait par conséquent très utile, je pense.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que ce document soit consigné en appendice aux témoignages et procès-verbaux?

des VOIX: Agréé.

M. GORDON: Deuxièmement, j'ai pu me procurer une formule correspondant à l'idée que j'avais. Mais avant de nous attaquer à cette formule, j'aimerais faire une remarque.

Nous devons nous rappeler en discutant cette question de l'abandon de certains embranchements, que le déficit des embranchements ne fut qu'une de plusieurs questions étudiées par la Commission royale du transport lorsque cet organisme a examiné tous les aspects du problème des chemins de fer.

Cette Commission royale avait une équipe d'experts hautement qualifiés. Elle a entendu plusieurs personnes, non seulement des chemins de fer, mais aussi des gens représentant les autorités provinciales ainsi que tous ceux qui s'intéressent au problème. Lorsque nous avons préparé et soumis un exposé à la Commission, elle avait ses propres experts, les témoignages entendus par la Commission sont donc très au point et, c'est en se fondant sur ces témoignages que la Commission a présenté ses recommandations. Nos méthodes relativement à l'établissement du prix de revient ont été définies et améliorées sur une très haute échelle et nous sommes heureux que ces normes aient été facilement acceptées par la Commission après discussion non seulement en ce qui a trait aux embranchements, mais aussi tous nos articles comme les paiements du blé, les diverses subventions, les déficits pour le transport des passagers et ainsi de suite. La Commission a fait des analyses très rigoureuses au cours de ses audiences, qui ont eu lieu, comme vous vous en souvenez, non seulement semaine après semaine, mois après mois, mais finalement année après année. La commission a tenu des audiences d'un bout à l'autre du Canada au cours desquelles elle a mené des enquêtes épuisantes.

Pour faire suite à cette brève déclaration, je dois dire que j'ai maintenant en main la formule que j'avais à l'idée lorsque nous avons levé la séance hier soir. En l'examinant, je puis confirmer d'une façon très définitive mes paroles relatives à la manière dont nous abordons cette question de soumettre à la Commission des transports les détails requis par elle lorsque nous produisons des demandes. Nous créditons à l'embranchement tous les revenus qui proviennent ou découlent du trafic qui part ou arrive sur l'embranchement sous les rubriques «charges de wagons de marchandises, charges partielles de wagons de marchandises; grande vitesse; voyageurs; communications et divers». Le montant total des revenus provenant du transport au Canada touchant le trafic au départ et à l'arrivée est crédité à l'embranchement.

Pour ce qui est du coût imputable au réseau et des frais variables comme nous les appelons, nous appliquons le total des frais d'exploitation de l'embranchement et le coût variable du transport des marchandises au reste du trajet qui, évidemment, s'effectuera sur la ligne principale.

Cette formule que j'ai devant moi constitue le sommaire d'une entente que nous avons conclue avec la Commission des transports relativement à la façon dont il faudrait indiquer ces divers montants sur les demandes dont j'ai parlé. Cette formule contient un bon nombre de pages. Elle traite de façon générale de l'historique et des antécédents; les conditions générales sous lesquelles la ligne a été construite y sont résumées pour le profit de la Commission des transports. Ensuite, sous un autre poste, nous décrivons la situation actuelle de la ligne ferroviaire; quelle est sa condition principale, sa situation physique, ce que nous avons fait pour la maintenir au cours des années et ainsi

de suite et nous terminons en résumant l'état actuel de la ligne. Ensuite, sous le poste «service de trains», nous indiquons les trains qui fonctionnent sur l'embranchement, en expliquant encore sommairement quels trains nous semblent justifiés.

De plus, sous un autre poste, nous traitons du réseau routier et indiquons les routes qui demeureraient disponibles dans la région qui serait affectée par la disparition éventuelle de l'embranchement.

Ensuite, nous donnons en détails le volume, par wagonnées, du trafic entrant et sortant, ainsi qu'un exposé général de tous genres de trafic dont le résumé paraît dans ce paragraphe.

Dans un paragraphe, nous traitons des conséquences pour les employés des chemins de fer; qu'adviendra-t-il après les modifications des employés qui s'occupaient de l'embranchement?

Sous un autre poste, nous traitons des prochaines dépenses d'immobilisation; nous y indiquons ce qui serait nécessaire pour poursuivre l'exploitation de la ligne.

Puis, nous avons un autre résumé intitulé «recettes d'exploitation», dans lequel nous indiquons les recettes de l'embranchement pour l'année pour laquelle nous présentons une demande. Cela constituerait pour les chemins de fer une preuve, en quelque sorte une justification, pour abandonner un embranchement et, ce faisant, améliorer à longue échéance la situation de l'ensemble du réseau.

Lorsque ces informations sont fournies à la Commission et qu'une demande doit être entendue—et vous vous souvenez de ce que j'ai dit hier, à savoir qu'il y a une entente à l'effet que les demandes soient retenues temporairement jusqu'à ce qu'on ait légiféré relativement au rapport MacPherson, je ne parle ici que des demandes en provenance de l'Ouest du Canada parce qu'on étudie quand même l'abandon d'autres embranchements. Une copie de toutes ces informations est envoyée à toutes les parties que la Commission estime intéressées à l'embranchement. De plus, toute personne désireuse d'obtenir ces informations peut en demander ou comparaître devant la Commission lors d'une audience qui peut avoir lieu relativement à l'abandon contesté.

Je crois que c'est à peu près tout ce que j'ai à dire à ce sujet, à moins que vous ne désiriez que je vous fournisse de plus amples détails.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Gordon, auriez-vous objection à ce que ce document auquel vous avez référé soit inclus dans l'appendice des procès-verbaux du comité?

M. GORDON: Je n'ai aucune objection mais ce document est plutôt étrange.

M. HORNER (*Acadia*): Ça nous fera quelque chose à examiner.

M. GORDON: Voilà un cas particulier; je ne désire pas consigner au compte rendu mon opinion personnelle sur des cas particuliers lorsqu'ils n'ont pas encore été réglés. En autant que les sténographes pourront prendre soin de ce document, il me fera plaisir de les laisser le consulter. J'ignore comment ils peuvent reproduire un tel document.

M. KORCHINSKI: Je crois qu'ils peuvent le reproduire et je crois qu'il serait très utile si jamais on établit des comités dans tout le pays. Grâce à ce document, on pourra comprendre ce que vous avez dit.

M. GORDON: Je n'ai aucune objection et je serai même très heureux de vous laisser cette copie afin que vous puissiez en tirer d'autres. Vous devez cependant vous rappeler que c'est un cas théorique. La première ligne se lit:

La ligne de Fictitious à Convention en Saskatchewan . . .

M. KORCHINSKI: Ce sont probablement là les deux seuls embranchements qui demeureront lorsque vous aurez fini.

Le PRÉSIDENT: Sied-il au comité que ce document fictif soit consigné au compte rendu?

Des VOIX: Agréé.

M. GORDON: Incidemment, j'ai hâte de ravoir le document; les sténographes verront-ils à ce qu'il nous soit remis? C'est la seule copie que nous ayons en ce moment.

M. MACDONALD: Monsieur Gordon, on a parlé hier de techniques au moyen desquelles on transporterait des corps solides en solution dans des pipe-lines. Vos chercheurs ont-ils effectué quelques recherches de ce côté?

M. GORDON: Oui. Nous avons fait bon nombre d'études sur cette hypothèse. Je crois avoir une note à ce sujet ici. Je vais regarder si je puis la trouver.

M. PRITTIE: Monsieur le président, pendant que M. Gordon cherche cette note, pourrions-nous étudier le sujet intitulé «Expansion» aux pages 6 et 7.

Le PRÉSIDENT: Nous vidons d'abord la question de la recherche.

M. PRITTIE: Je vois, nous traitons encore de la recherche?

M. GORDON: Nous avons suivi ce progrès avec un vif intérêt. Nous estimons que les revenus de la compagnie seront réduits de un huitième à un quart par suite du transport par pipe-lines de certains produits. Nous avons donc effectué plusieurs recherches relativement à la technologie des solides et aux pipe-lines. Nous comptons, pourvu que l'avenir ne modifie pas nos prévisions, nous occuper du transport de solides par pipe-lines quand les conditions seront devenues propices et faire concurrence où ce nouveau mode de transport peut être économique et de faire approuver les développements techniques requis pour entreprendre de telles recherches comme nous le demandons. Nous nous intéressons particulièrement en ce moment à la manutention de produits tels que les minerais, le charbon et le bois en écopeaux dans les pipe-lines, dont les moyens technologiques de transport ont sensiblement progressé. Nous entretenons des relations étroites avec des institutions telles que les suivantes: Conseil de recherches de l'Alberta. Conseil national de recherches, Institut de la pulpe et du papier, École des mines du Colorado, ainsi qu'avec un laboratoire en France qui effectue des travaux de ce genre.

Nous n'entrevoyons aucune solution immédiate dans ce domaine. Il existe un autre vaste domaine de recherches qui doit être étudié attentivement, soit l'aspect juridique et de juridiction de l'exploitation des pipe-lines, lequel suscite des problèmes qui devront probablement faire l'objet de mesures législatives de la part du Parlement ou des législatures du Canada.

M. MACDONALD: Voilà qui touche à ma deuxième question, monsieur Gordon. Les pouvoirs corporatifs que vous détenez actuellement ne vous permettent-ils pas d'exploiter un pipe-line de ce genre ou de quelque autre genre?

M. GORDON: Nous n'en sommes pas certains; il faudrait probablement une mesure législative spéciale.

Comme je l'ai dit, cette question fait partie des recherches que nous effectuons actuellement.

M. BEAULÉ: Dans le cas des recherches relatives aux immeubles, j'ignore si les textes anglais et français du rapport sont identiques.

Le PRÉSIDENT: Le poste concernant les immeubles sera étudié plus tard.

M. BEAULÉ: Pardon?

Le PRÉSIDENT: Le poste «Immeubles» plus tard, à la page 7.

M. BEAULÉ: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous terminé le poste intitulé: «Recherches»?

Certains hon. DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons maintenant le paragraphe intitulé: «Embranchements», sous le poste «Expansion».

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je désirerais maintenant...

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Je désirerais demander à M. Gordon pour quelles raisons a été abandonné le projet de construction du chemin de fer de Gaspé à Sainte-Anne-des-Monts?

M. GORDON: Cette question relève du gouvernement, et je crois que seul le ministre pourrait y répondre.

M. PRITTIE: Je désirerais poser une question concernant les immeubles.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes actuellement au paragraphe qui traite des embranchements. Avons-nous terminé ce sujet?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à la section relative aux immeubles.

M. PRITTIE: Je désire poser quelques questions d'intérêt particulier à la région de Vancouver.

L'an dernier, monsieur Gordon, on vous a posé certaines questions concernant le quai de Vancouver de la *Canadian National Steamship Company*, et vous avez alors répondu que les chemins de fer pourraient l'utiliser. Y a-t-il quelque chose de nouveau à ce sujet?

M. GORDON: Il n'est survenu rien de nouveau depuis que je me suis adressé à ce comité il y a environ six mois. Je ne sache pas que rien de nouveau se soit produit. Je vais à Vancouver la semaine prochaine, et c'est l'un des sujets dont je m'enquerrai alors.

M. PRITTIE: Je désire poser une autre question relative au seul navire à vapeur exploité sur la côte occidentale. Je ne vois aucun autre poste sous lequel je pourrais poser cette question, alors je la poserai immédiatement.

L'an dernier, je vous ai demandé si la compagnie songeait à acquérir un autre navire à vapeur afin d'assurer le service commercial de cette côte, lequel est maintenant rentable. Vous avez alors dit que le commerce s'améliorait et devenait profitable; cependant, vous n'avez pas cru qu'il valait la peine d'acheter des navires supplémentaires. Selon mon opinion personnelle, il semble que ce commerce soit très profitable, et la compagnie perdra de la clientèle si elle n'élargit pas son service, surtout au fur et à mesure que s'accroît la population des cités côtières du Canada et des États-Unis, et surtout celle de la Californie. A mon avis, ce commerce exigerait un genre de navire qui pourrait assurer des opérations commerciales avec l'Alaska en été et avec les îles hawaïennes en hiver. Ce serait probablement un mode d'exploitation plus rentable.

M. GORDON: Je vous remercie, et je tiendrai compte de votre opinion. Cette question doit être étudiée du point de vue affaires, et c'est ce que nous ferons dans un avenir rapproché.

M. BEAULÉ: Monsieur Gordon pourrait-il nous dire s'il envisage la possibilité de construire une usine moderne pour la réparation de locomotives et de wagons-marchandises à Sainte-Foy pour fusionner les deux usines actuelles de Charny et de Limoilou, parce que les usines de Québec et de Charny sont désuètes en ce qui concerne la réparation des diesels?

M. GORDON: M. Demcoe pourrait peut-être répondre à cette question, n'est-ce pas?

M. J. W. DEMCOE (*Vice-président du transport et de l'entretien, Chemins de fer nationaux*): Non; jusqu'à ce moment, nous n'avons pas étudié l'à-propos de changer l'emplacement des usines de la région Québec-Lévis.

M. BEAULÉ: Croyez-vous qu'il soit possible d'aménager une gare à Sainte-Foy, vu le nouveau train qui circule entre Québec et Montréal, sur la rive sud?

M. GORDON: Nous avons une gare à cet endroit.

M. DEMCOE: En effet, une gare toute neuve.

M. GORDON: Nous en avons une toute neuve. N'êtes-vous pas allé à cet endroit dernièrement?

M. BEAULÉ: Est-ce que le nouveau train s'arrête à Sainte-Foy?

M. GORDON: Certainement. Le nouveau train parcourt la distance Montréal-Sainte-Foy en 2 heures et 45 minutes. A cause du facteur temps, nous désirons que Sainte-Foy soit considérée comme l'arrêt principal. Le train continue jusqu'à la gare du Palais, mais il lui en prend une demi-heure de plus. Lors du voyage inaugural que nous avons effectué la semaine dernière, tous les wagons étaient remplis, surtout par des membres de la Chambre de Commerce, et j'ai été intéressé d'apprendre qu'au moins 80 p. 100 des passagers sont venus à Sainte-Foy, de préférence, y ont stationné leurs voitures et emprunté le train à cet endroit. Ainsi, j'espère que Sainte-Foy sera le terminus pour la plupart des voyageurs.

M. BEAULÉ: Prévoyez-vous la possibilité d'aménager une gare union qui ferait disparaître la gare du Palais à Québec, ce qui éliminerait nécessairement la rentrée et la sortie des trains?

M. GORDON: Je m'excuse, mais je n'ai pas compris le début de votre phrase. Auriez-vous l'obligeance de la répéter?

M. BEAULÉ: Est-ce que vous prévoyez la possibilité d'avoir une gare en commun pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien pour l'entrée et la sortie des trains à Québec, ce qui éliminerait le passage des trains à travers la ville, ainsi que les passages à niveau?

M. GORDON: C'est un projet qui est discuté depuis plusieurs années et qu'il serait difficile et coûteux d'exécuter. Dans la mesure où je le sache, il n'en est pas question, et nous n'y songeons pas activement. Évidemment, ce projet intéresserait davantage le Pacifique-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Gordon, en ce qui concerne les immeubles, je constate qu'un édifice de 26 étages sera construit à Edmonton, et selon ce qu'il appert au présent paragraphe, cet édifice sera érigé par des intérêts privés?

M. GORDON: En effet; cela est caractéristique de la méthode que nous appliquons. Aux endroits où nous avons des emplacements disponibles, qui peuvent être ce que nous appelons des droits aériens au-dessus de nos voies ferrées, nous nous efforçons d'encourager un promoteur local à louer cet espace sur une base de location de la superficie au sol et à fournir les capitaux requis pour la construction de l'édifice. Dans la plupart des cas, nous encourageons ce promoteur parce que nous obtenons de lui, par contrat de location, les locaux dont nous avons besoin. Ainsi, très souvent, il obtient dès le début un loyer qui justifie son risque initial. Nous n'investissons aucun montant dans cet immeuble.

M. HORNER (*Acadia*): Cependant, il est construit sur une propriété de votre compagnie?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Évidemment, c'est une ligne de conduite que vous avez adoptée—soit de faire construire des immeubles par des intérêts privés; cependant, il semble que c'est une décision erronée. Il semble que vous devrez

acquitter le coût de construction de l'immeuble en le louant. Pourquoi ne serait-il pas préférable que le National-Canadien le construise lui-même sur sa propre propriété? Vous serez le principal locataire, n'est-ce pas?

M. GORDON: Puis-je vous demander quand vous êtes allé à Montréal la dernière fois?

M. HORNER (*Acadia*): Il y a environ un an.

M. GORDON: Vous rappelez-vous l'édifice Place Ville-Marie?

M. HORNER (*Acadia*): Non.

M. GORDON: L'immense édifice? L'édifice de la banque Royale?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GORDON: On avait estimé que cet édifice coûterait environ 80 millions de dollars. Lorsque la construction en a été terminée, je crois que M. Zeckendorf, de *Webb and Knapp Company, Limited,* a constaté qu'il lui en avait coûté environ 120 millions de dollars. Vous avez probablement lu récemment dans la presse que les intérêts Zeckendorf sont dans une situation financière difficile. Lorsque nous concluons un accord avec un promoteur, ce dernier assume les risques de capital, et nous ne payons que la location. Nous n'encourageons nullement le promoteur au moyen d'une subvention de location; nous payons la location au prix courant. Parfois nous pouvons encourager le promoteur à assumer les risques que comporte la construction. Nous ne croyons pas que le National-Canadien doive s'engager dans des opérations immobilières.

M. HORNER (*Acadia*): Cependant, actuellement, vous y êtes engagés dans une mesure considérable.

M. GORDON: Nous l'avons été dans le passé, mais, il me semble, seulement en ce qui concerne nos propres immeubles. En général, nous n'avons construit aucun immeuble qui dépassait nos besoins.

M. HORNER (*Acadia*): Quelle partie, ou quel pourcentage de cet édifice de 26 étages qui sera construit à Edmonton, les Chemins de fer nationaux loueront-ils?

M. GORDON: Avez-vous ces détails, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Non, je ne les ai pas.

M. GORDON: Nous avons la superficie, mais je ne puis dire quel en est le pourcentage relativement à la totalité de l'édifice. Notre compagnie désire louer un espace d'environ 70,000 pieds carrés pour son bureau principal de la localité et du district, et un espace de 16,000 pieds carrés pour les installations ferroviaires dont elle a besoin. Je m'efforce d'en trouver le pourcentage relativement à la superficie totale de l'édifice, mais je ne puis le découvrir.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous nous en donner une idée approximative?

M. GORDON: Ce renseignement devrait être indiqué ici. Je puis vous dire qu'il existe maintes autres choses dans cet édifice. Les trois étages supérieurs serviront de parc de stationnement. Le rez-de-chaussée au complet sera un centre d'approvisionnement qui comprendra des magasins, des banques et d'autres installations. Il vous intéressera de savoir que nous épargnerons environ $26,800 en loyer en abandonnant les locaux que nous occupons actuellement dans cette ville et en fusionnant tous nos bureaux dans cette partie de l'édifice.

M. HORNER (*Acadia*): Quel montant êtez-vous disposés à payer pour la location de cet édifice? Environ quatre dollars du pied carré? C'est un chiffre qui me vient à l'idée.

M. GORDON: Je ne possède pas ce montant actuellement, mais je peux l'obtenir facilement.

M. BROWN: C'est un grand secret.

M. GORDON: Je vous obtiendrai ce renseignement. J'ignore pourquoi nous ne l'avons pas, car c'est un fait tellement évident. Il faudra que je me renseigne sur ce sujet. D'autre part, j'ai oublié le pourcentage de la superficie de l'édifice.

M. HORNER (*Acadia*): Je présume—et vous me direz si je me trompe—que vous louerez environ les trois quarts de l'édifice?

M. GORDON: Oh! non, je ne pense pas. Mais même si c'était ainsi celaserait quand même bien. Si je me souviens bien je serais surpris si cela dépassait 18 ou 20 p. 100. Je serais étonné si c'est plus que cela. Mais, je vous l'ai dit, je peux trouver le chiffre exact.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi voulez-vous spécifier, alors, que ce doit être un édifice de 26 étages?

M. GORDON: Nous n'avons pas stipulé cela; l'entrepreneur privé qui le construit fait les devis. Ce ne sont pas nos devis.

M. HORNER (*Acadia*): Vous lui donnez le terrain.

M. GORDON: Non, nous le lui louons.

M. PRITTIE: Quel est la durée du bail? N'est-ce pas un bail à long terme?

M. GORDON: Je ne sais pas exactement le nombre d'années.

M. HORNER (*Acadia*): Disons que c'est un bail de 20 ou 40 ans. A la fin du bail que deviendra l'édifice qui sera encore sur le terrain du National-Canadien?

M. GORDON: Il y aura une clause pour un renouvellement de bail, avec arbitrage en cas de désaccord.

M. PRITTIE: Ce qui advient d'habitude à la fin d'un bail à long terme (et je suppose que c'est un bail à long terme) c'est que l'immeuble appartient *ipso facto* au propriétaire.

M. GORDON: Non. Vous faites allusion à un bail emphytéotique qui en général est un bail de 99 ans, et à la fin du bail l'édifice devient de droit le bien du propriétaire. Pendant la durée du bail le locataire possède les droits de propriétaire. Il n'est pas certain que ce soit le cas, et je ne me souviens pas si c'est le cas ou non. Mais ce dont je suis certain c'est que c'est une très bonne affaire à notre point de vue.

M. HORNER (*Acadia*): Et je suppose que la même histoire s'applique à l'édifice de 28 étages que l'on construit à Montréal? Est-ce une affaire similaire?

M. GORDON: Oui, c'est-à-dire l'arrangement entre l'*International Aviation Building* et l'hôtel à Montréal. C'est un bail du même genre.

Vous remarquerez que nous parlons de l'exploitation des droits aériens au-dessus des rails dans la région de la rue Lagauchetière. A la suite de la réclame faite dans les journaux nous avons dernièrement conclu une entente avec le *Concordia Estates* au sujet d'un projet de très grande envergure qui sera entrepris à cet endroit. La superficie totale des droits aériens est de 253,000 pieds carrés d'un terrain à bail de 99 ans. Le projet comprendrait la construction d'un édifice massif de 12 étages couvrant à peu près 2 millions de pieds carrés et qui serait utilisé comme centre de bureaux d'affaires et d'entreprises commerciales dans lequel il y aura des installations pour des conventions, des bureaux, des parcs pour automobiles, un hôtel aux étages supérieurs et ainsi de suite. Des pourparlers actifs sont en train et notre arrangement prévoit que le rez-de-chaussée sera loué à bail emphytéotique. Nous ne sommes pas encore sûrs que nous louerons une partie du rez-de-chaussée car nous n'avons pas discuté la question jusqu'à présent.

M. LLOYD: A ce sujet, monsieur Gordon, et je cite en exemple Edmonton, en Alberta, vous dites dans votre rapport que cet arrangement a été conclu avec une entreprise privée pour la construction d'un édifice de 26 étages pour utilisation commerciale et pour une gare de voyageurs. Peut-être avez-vous

déjà répondu à cette question mais je dois examiner la situation afin d'obtenir les renseignements dont j'ai besoin, sans donner mon opinion qui diffère de la vôtre, d'après ce que disent les journaux. Dans ce pas particulier comment avez-vous abordé ce projet?

M. GORDON: Nous avons mis des annonces dans les journaux disant que nous avions des locaux de libres et que nous considérerions des offres. Nous ne pouvions mettre des conditions, nous avons tout simplement laissé savoir aux promoteurs d'affaires qui, nous croyons, seraient intéressés, que les locaux étaient libres et que leurs idées et projets seraient bien accueillis. Ensuite nous avons choisi parmi tous ces projets celui qui nous a semblé le plus avantageux.

M. LLOYD: Combien de projets avez-vous reçus?

M. GORDON: Nous en avons reçu seulement deux, dans ce cas particulier.

M. LLOYD: Avez-vous dit deux propositions?

M. GORDON: Oui, c'est ce que je crois.

M. LLOYD: Et dans ce cas (et je crois que l'on a déjà posé la question et je le regrette mais j'aimerais rafraîchir ma mémoire) avez-vous loué le terrain à l'entreprise d'Edmonton?

M. GORDON: Oui, c'est un bail à long terme.

M. LLOYD: Pour combien d'années?

M. GORDON: Je ne me souviens pas, je vous l'ai dit, je n'ai pas ce renseignement. Mais le bail est à long terme, au moins pour 40 ans. Cependant il faudra que je vérifie afin de vous donner un renseignement exact.

M. LLOYD: Le bail peut-il être renouvelé à la fin du terme?

M. GORDON: Probablement, mais je ne connais pas les termes du bail. Je ne me souviens pas maintenant mais il est probable que c'est un bail qui pourra être renouvelé et qui contient une clause d'arbitrage en cas de désaccord.

M. LLOYD: Y a-t-il un temps limite après lequel le locataire perd son droit de renouvellement du bail?

M. GORDON: Oui, il doit y avoir une date de clôture.

M. LLOYD: Dans le bail d'Edmonton, a-t-on prévu que l'immeuble deviendra la propriété des chemins de fer? L'abandonne-t-on tout simplement?

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas du tout. Cela dépend du bail que nous avons.

M. LLOYD: Que cette explication est donc instructive, vraiment!

M. GORDON: Monsieur Lloyd, cette remarque me froisse. Je fais de mon mieux pour offrir tous les renseignements que je possède à ce Comité.

M. LLOYD: Je vous conseille de répondre aux questions qu'on vous pose. Si vous ne pouvez pas y répondre...

M. GORDON: J'ai répondu aux questions et...

M. LLOYD: Le procès-verbal en fera foi.

M. GORDON: Vous pourriez peut-être garder ces réflexions pour vous.

M. LLOYD: Je n'avais pas l'intention d'en parler, monsieur le président, mais les journaux d'aujourd'hui contiennent le rapport d'une déclaration faite par M. Gordon, qui a dit:

> Je n'ai pas l'intention d'accepter votre façon de voir sur quoi que ce soit.

Monsieur le président, je ne fais pas connaître ma façon de voir; je désire recevoir des renseignements. Si M. Gordon n'est pas au courant, il peut obtenir les renseignements et les transmettre à ce Comité.

Puis-je continuer mon interrogatoire? On peut supprimer les procédés pédantesques, monsieur Gordon. Si je comprends bien, naturellement vous ne vous rappelez pas des détails.

M. GORDON: N'est-ce pas surprenant?

M. LLOYD: Avez-vous connaissance de contrats à bail?

M. GORDON: Oui, j'ai aussi connaissance des Dix Commandements et je me souviens de quelques chapitres de la Bible.

M. LLOYD: Est-ce la pratique courante de votre société de louer des terrains à la condition que les immeubles appartiendront au chemin de fer à la fin du bail?

M. GORDON: Cela dépend entièrement des conditions dans lesquelles l'affaire a été conclue.

M. LLOYD: Avez-vous connaissance, monsieur Gordon, de contrats dans lesquels le terrain ne revient pas de droit au chemin de fer?

M. GORDON: Non, pas que je me souvienne.

M. LLOYD: Avez-vous conclu des contrats à bail dans lesquels le terrain est remis au propriétaire, au locataire, ou conservé, ou cédé au locataire?

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas et ce n'est pas mon habitude de retenir par cœur les détails des baux que nous passons.

M. LLOYD: Vous souvenez-vous de la ligne de conduite générale du réseau, monsieur Gordon?

M. GORDON: Je m'en souviens.

M. LLOYD: Quelle ligne de conduite suivez-vous? Ou bien suivez-vous deux lignes de conduite?

M. GORDON: Cela dépend de l'endroit; cela dépend d'une région en particulier. Par exemple, dans la province de Québec, les circonstances diffèrent entièrement, et surtout au point de vue légal, des autres provinces.

M. LLOYD: A cause d'un certain genre de bail?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Je crois que vous avez fait...

M. GORDON: Il y a un bail appelé bail emphytéotique (je ne peux pas épeler le mot mais je peux m'informer de l'orthographe); habituellement c'est un bail de 99 ans.

M. LLOYD: Ainsi vous ne pouvez pas dire à ce Comité, qui à ce propos...

M. GORDON: Si, je le peux.

M. LLOYD: ...est le Comité le plus important aux ordres du Parlement et à qui votre administration doit rendre compte (quoiqu'il soit vrai, par l'entremise d'un ministre) mais en fait par ce Comité...

M. GORDON: Je n'ai pas besoin que vous me fassiez la leçon sur mon devoir.

M. LLOYD: Je ne vous fais pas la leçon.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, monsieur Lloyd. Ne serait-il pas préférable, au point où nous en sommes, de demander à M. Gordon s'il peut donner ces renseignements demain, à ce Comité. Je suis certain que ces renseignements peuvent être obtenus. Et, d'autre part, si le témoin ne se souvient pas, il ne peut pas à la fois certifier et dire qu'il nous donnera les renseignements demain. N'est-ce pas vrai?

M. GORDON: Si la question est d'ordre normal, j'essaierai d'obtenir le renseignement, mais il m'est absolument impossible de me souvenir des détails de baux passés dans tout le pays. Si on me dit exactement quelle est la question, sans faire des commentaires gratuits, je ferai de mon mieux pour obtenir la réponse.

M. LLOYD: Je ne ferai pas de commentaires gratuits pour le moment, mais le témoin fait des commentaires gratuits. Je me tairai pour l'instant. Pour revenir encore à la question des 24 acres de terrain à Edmonton dans la ville de Saskatoon, on attendait des offres pour ces 24 acres en 1963. Combien d'offres avez-vous reçues?

M. GORDON: Il faudra que je consulte mon dossier.

M. LLOYD: D'après le rapport, une entente générale avec la ville avait été conclue, avant cela, sur l'utilisation finale de cette propriété. Quels étaient les termes principaux de cette entente, monsieur Gordon?

M. GORDON: Il me faudra consulter mon dossier sur la question.

M. LLOYD: Le rapport poursuit en disant que les projets du National-Canadien prévoient le déménagement de presque tous les aménagements à Chappell aux limites sud-ouest de la ville où un nouveau hangar de marchandises, une gare pour les voyageurs et des installations semblables sont en construction. Vous rappelez-vous en quoi consiste cet aménagement à Saskatoon?

M. GORDON: Oui, c'est un aménagement très important qui comprend une grande diversité d'installations dans la ville.

M. LLOYD: Dans ce cas particulier le terrain appartenait-il aux chemins de fer ou bien avait-il été transmis à la ville?

M. GORDON: Cela impliquait une réorganisation de nos aménagements en collaboration avec les autorités de la planification de la ville.

M. LLOYD: Avait-on pris les mesures nécessaires pour garder le terrain au nom des chemins de fer ou la propriété avait-elle changé de mains?

M. GORDON: Je ne me souviens pas.

M. LLOYD: Encore sur ce sujet, quand on exploite une propriété sur un terrain loué l'exploitant paiera-t-il les impôts?

M. GORDON: Il faudrait que je consulte les dossiers pour connaître ces détails.

M. LLOYD: Vous ne savez pas la réponse? Vous ne savez pas ce que l'on fait habituellement?

M. GORDON: Je sais très bien ce que l'on fait, mais cela diffère d'un endroit à l'autre. Chaque cas fait l'objet d'un contrat séparé qui est conclu dans des conditions particulières à ce cas.

M. LLOYD: Parlons de Montréal et voyons si vous pouvez vous souvenir de quelque chose. Vous aviez le montant des dépenses tout à l'heure, et je suppose que vous devez vous souvenir des détails. A Montréal on a commencé à construire un immeuble commercial de 28 étages en 1964, situé à l'est du *Queen Elisabeth* sur le boulevard Dorchester; et étant construit par une entreprise privée, c'est une affaire différente. Comment a-t-on fait dans ce cas pour trouver cet entrepreneur?

M. GORDON: Nous avons publié des annonces et nous avons reçu plusieurs offres.

M. LLOYD: Vous rappelez-vous combien d'offres?

M. GORDON: Trois, je crois bien.

M. LLOYD: Dans ce cas particulier le terrain est-il loué?

M. GORDON: Oui, le terrain est loué.

M. LLOYD: Je suppose que vous ne vous souvenez pas des conditions?

M. GORDON: Non, c'était un bail emphytéotique, il me semble bien.

M. LLOYD: Qu'adviendra-t-il du terrain dans ce cas là? Revient-il d'office au chemin de fer?

M. GORDON: Je vous ai déjà dit ce qu'un bail emphytéotique signifie dans la province de Québec.

M. LLOYD: Sur quelle base jugez-vous la valeur des conditions d'un bail?

M. GORDON: Sur un bon sens des affaires.

M. LLOYD: Un bon sens des affaires?

M. GORDON: Oui, un bon sens des affaires.

M. LLOYD: Et je suppose que par là vous voulez dire qu'un expert a évalué votre terrain et que vous avez, en partie, basé votre estimation sur le rapport de l'expert?

M. GORDON: Nous avons une section qui s'occupe de la mise en valeur et dont les membres sont très qualifiés, et ils s'occupent de ces questions. Les hauts fonctionnaires en charge m'envoient leurs recommandations à propos des détails.

M. LLOYD: Ainsi vous ne pouvez pas donner des détails spécifiques à ce Comité sans parler d'abord à vos employés? C'est cela que vous voulez dire?

M. GORDON: Non, ce n'est pas cela que je veux dire.

M. LLOYD: Qu'avez-vous dit?

M. GORDON: J'ai dit ce que j'ai dit. Le compte rendu l'indiquera.

M. LLOYD: Vous avez dit tout simplement que vous aviez un personnel compétent.

M. GORDON: C'est exact.

M. LLOYD: J'ai posé plusieurs questions spécifiques et soit que vous ne vous êtes pas donné la peine de donner la réponse ou...

M. GORDON: Je vous ai donné la réponse mais vous ne vous souciez pas de l'entendre.

M. LLOYD: Vous avez donné de belles généralités mais pas de réponses spécifiques. J'essaie de découvrir quelle est la pratique du chemin de fer en ce qui concerne la vente des propriétés et l'octroi de baux.

M. GORDON: Je vous ai expliqué quatre ou cinq fois la pratique générale, mais vous persistez à déformer mes réponses afin d'essayer de me discréditer de quelque façon.

M. LLOYD: Je n'ai aucunement le désir de vous discréditer.

M. GORDON: Vous semblez essayer.

M. LLOYD: Je vous pose des questions et j'aimerais que vous soyez aussi spécifique que possible, mais si vous ne pouvez pas l'être, vous pouvez dire que vous vous efforcerez d'obtenir les renseignements.

M. GORDON: Permettez-moi d'essayer de répéter: Où nous avons des propriétés et en particulier des droits aériens—c'est-à-dire, l'usage de la propriété sur laquelle passe nos rails—nous cherchons à les faire valoir en suscitant de l'intérêt de la part des promoteurs d'affaires qui veulent ériger des bâtiments sur les parties particulières de notre ligne, avec l'entente qu'ils nous paieront un loyer de la terre pour l'usage de la propriété; et le loyer de la terre prend la forme d'un bail pour certaines périodes d'années. Toutes les précautions nécessaires à cet égard sont prises lorsque la transaction est faite. Il arrive, à l'occasion, que dans certains des bâtiments nous louions de l'espace nous-mêmes, mais ce n'est pas alors une partie nécessaire de la transaction; tout dépendra des circonstances. Cependant, la construction du bâtiment est purement un risque du promoteur d'affaires. C'est un risque d'entreprise privée et si le promoteur réalise un bénéfice, tant mieux. Dans l'intervalle, nous avons utilisé une propriété qui resterait oisive autrement.

Dans certains autres cas, nous travaillons de concert avec les autorités municipales et les autorités de l'organisation du «planning». Il est possible qu'il y aura une nouvelle disposition des propriétés, une nouvelle dsposition des voies ferrées et la collaboration avec l'autorité de l'organisation planificatrice afin de pouvoir organiser les conditions du trafic et ainsi de suite. Cependant, toutes ces transactions sont compliquées et doivent être complétées très soigneusement.

M. LLOYD: Alors votre service de l'expansion vous renseigne sur les détails de ces propositions?

M. GORDON: Oui, naturellement.

M. LLOYD: Ensuite il fait une recommandation par l'intermédiaire des gens appropriés du personnel qui finit par atteindre votre bureau et, je suppose, vous l'étudiez. Qui prend la décision définitive?

M. GORDON: Le conseil d'administration.

M. LLOYD: Le conseil d'administration du chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Le ministère des Transports est-il saisi de ces question?

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Vous prenez la décision définitive et l'affaire reste entre vos mains?

M. GORDON: C'est une question qui relève de la gestion.

M. LLOYD: La gestion décide quels seront les termes du bail et le prix de vente du terrain?

M. GORDON: C'est exact.

M. LLOYD: Avez-vous vendu des titres de terrain constituant des propriétés en franc-alleu dans aucune de ces mises en valeur?

M. GORDON: Non, mais c'est encore un point qu'il me faudrait vérifier. Vous employez des termes légaux et traitez de questions légales que je devrai soumettre à notre service du contentieux.

M. LLOYD: Quels termes légaux?

M. GORDON: La question d'un terrain détenu en franc-alleu a un sens légal qui a besoin d'être examiné.

M. LLOYD: Avez-vous vendu du terrain que la compagnie de chemin de fer possède, à des individus, leur transférant le titre?

M. GORDON: Oh, oui.

M. LLOYD: C'est ce que je voulais dire par détention en franc-alleu.

M. VAUGHAN: Je croyais que vous vouliez dire dans ces mises en valeur.

M. LLOYD: Je ne suis pas avocat mais je puis employer un langage commun ordinaire qui décrit la situation.

M. GORDON: Nous vendons du terrain sans cesse et nous le faisons depuis des années.

M. LLOYD: Quelle est votre pratique au sujet de la vente de ce terrain?

M. GORDON: D'obtenir le meilleur prix possible pour le terrain.

M. LLOYD: Comment vous assurez-vous que vous obtenez le meilleur prix? Quelles dispositions prenez-vous?

M. GORDON: Nous avons un service d'immeubles, dont le personnel est compétent, qui évalue le terrain et dans certains cas nous employons des conseillers pour nous donner une évaluation; et, d'une façon générale, nous faisons ce que tout homme d'affaires prudent ferait dans la vente d'une propriété de ce genre. Nous avons un autre facteur dont il faut nous rappeler en ce qui concerne les

intérêts du chemin de fer et c'est que lorsque nous vendons du terrain nous nous efforçons, autant que possible, de le faire à des producteurs de trafic pour le chemin de fer.

M. LLOYD: Alors vous avez reçu des offres plus élevées pour le terrain, mais elles n'auraient pas été dans le meilleur intérêt du chemin de fer étant donné les circonstances de lieu.

M. GORDON: Absolument pas. Vous tirez des conclusions de ma déclaration qui ne sont pas justifiables.

M. LLOYD: Monsieur le président, le témoin semble déterminé à détourner l'attention de mon genre de questions. Si quelqu'un s'adonne à une interprétation large, je crois que c'est le témoin.

M. GORDON: Votre dernière question n'en était pas réellement une; elle était une déclaration. Vous avez dit: Ainsi il s'ensuit que vous faites ainsi. Cela n'est pas une question mais une déclaration.

M. LLOYD: Nous pouvons être très précis. Avez-vous vendu du terrain appartenant aux chemins de fer Nationaux du Canada en donnant un titre de franc-alleu au cours de l'année dernière ou de l'année examinée par le rapport de 1963?

M. GORDON: Pas à ma connaissance.

M. LLOYD: Vous n'avez pas vendu de terrain dont la possession serait libre?

M. GORDON: Je n'ai pas dit cela. Du moins, je crois que j'ai mal interprété votre question de nouveau. J'ai dit plus tôt que nous vendions du terrain et que nous en avions vendu dans le passé.

M. LLOYD: En avez-vous vendu en 1963?

M. GORDON: J'imagine, mais je ne connais pas les détails.

M. LLOYD: Vous serait-il possible de fournir les détails à notre Comité?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Combien vous faudra-t-il de temps pour obtenir les renseignements.

M. GORDON: Je ne le sais pas.

M. LLOYD: Existe-t-il une objection raisonnable qui empêcherait de fournir un état de ces transactions au Comité?

M. GORDON: Pas du tout.

M. LLOYD: Et vous êtes prêt à fournir ces renseignements?

M. GORDON: Encore une fois, tout dépendra des circonstances. Je veux me renseigner sur les circonstances avant de m'engager.

M. LLOYD: En d'autres termes?

M. GORDON: Oui, en d'autres termes.

M. LLOYD: Quel genre de considération vous empêcherait de nous donner ces renseignements, monsieur Gordon?

M. GORDON: Celui que je pourrais divulguer des renseignements concernant les affaires d'une autre personne. Nous avons les mêmes normes pour la transaction des affaires que les autres. Les personnes intéressées ne veulent peut-être pas ou n'aiment peut-être pas divulguer leurs projets d'affaires et ce qu'elles font. Pour cette raison, je respecterais leurs désirs en toute confiance; autrement, nous nous mettrions dans la situation de ne plus pouvoir transiger des affaires.

M. LLOYD: Vous êtes d'avis qu'il pourrait y avoir des cas où la divulgation de ces renseignements ne serait pas dans l'intérêt public?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Et vous vous constituez le seul juge dans ce cas?

M. GORDON: Non, je n'ai pas dit cela.

M. LLOYD: Alors, pourquoi ne pourrions-nous pas obtenir ces renseignements de vous?

M. GORDON: L'autre partie pourrait s'opposer à ce que ses affaires soient étalées dans le compte rendu de ce Comité. Je crois raisonnable de respecter la confiance que les gens qui ont fait affaires avec nous nous ont témoignée; autrement nous nuirions aux meilleurs intérêts des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. LLOYD: Nous ne pouvons donc pas obtenir sous cette section de renseignements autres que le fait que vous avez cédé des terrains à bail et vous êtes impuissant à nous donner des renseignements spécifiques relativement aux transactions.

M. GORDON: Si vous avez une transaction en particulier à l'esprit, je voudrais que vous me le disiez.

M. LLOYD: J'aimerais que vous me donniez les détails au sujet du contrat de l'Alberta, du contrat concernant Saskatoon et du contrat relatif à l'édifice commercial de 28 étages à Montréal. J'aimerais obtenir ces renseignements pour le Comité.

M. GORDON: Le complexe de Montréal comporte un dossier de cette «hauteur».

M. LLOYD: Ma remarque ne vise pas M. Gordon. Aux États-Unis, les fonctionnaires questionnés ont pris l'habitude—je ne dis pas que l'observation s'applique nécessairement ici, mais elle est intéressante—que lorsqu'ils voulaient décourager l'interrogateur, ils se rendaient à leur bureau, chargeaient un camion, revenaient en automobile avec le contenu du camion et disaient «Voilà votre réponse». Je ne demande pas ce genre de réponse. Je demande tout simplement les détails généraux de ces transactions.

M. GRÉGOIRE: Quels sont les détails de nature générale?

M. LLOYD: Quels sont les termes et les conditions des baux, quelles étaient la durée des baux, quels étaient les loyers terriens visés et ainsi de suite.

M. GORDON: Je ne saurais vous dire le travail qu'imposera la tentative de répondre à cette question. Je ne puis donc pas m'engager de l'obtenir aujourd'hui ou demain. Je ne le sais pas.

M. LLOYD: La même situation se pose tous les jours à la Chambre. Nous acceptons que vous apportiez des réserves.

M. GORDON: Si vous me laissez la question, je chercherai à y répondre au mieux de mes aptitudes et si ma réponse est recevable par le Comité, il pourrait peut-être l'incorporer aux témoignages plus tard.

M. LLOYD: Merci. J'aimerais que vous le fassiez. Je voudrais des renseignements au sujet de ces transactions particulières, les conditions générales des baux, si la propriété doit retourner au chemin de fer à l'expiration des baux ou continuer à être détenue par le locataire en vertu du titre de franc aller ou non. J'aimerais savoir quelle est la situation en ce qui concerne les paiements de taxe aux municipalités et j'aimerais à connaître les détails des offres pour toutes les ventes garantissant la libre possession que ces transactions pourraient entraîner.

M. GORDON: Dès que le compte rendu m'aura fourni exactement ce que vous voulez, je demanderai à un de nos employés supérieurs d'en faire une étude.

M. PASCOE: Mes questions portaient sur la nouvelle mise en valeur, mais je ne les poserai pas maintenant à la lumière de ce qui est survenu. Cependant, les travaux sont-ils commencés actuellement sur la mise en valeur de Saskatoon?

M. GORDON: Je le crois. Le chemin de fer et la municipalité ont préparé un communiqué de presse très détaillé lorsque la transaction a été consommée.

Je ne l'ai malheureusement pas ici, mais je suis certain que l'examen de ce communiqué de presse répondrait à tout ce que vous voulez à ce sujet. Je verrai si je puis me le procurer.

M. PASCOE: Ce sont toutes les questions que j'avais à poser.

M. GRÉGOIRE: J'aimerais savoir si les chemins de fer nationaux . . . j'aimerais savoir si les chemins de fer nationaux préparent un projet en vue du développement industriel, comme ceux dont il est question ici, dans la cité de Jonquière, dans le comté de Lapointe?

(*Traduction*)

M. VAUGHAN: Je pourrais peut-être répondre à cette question.

M. GORDON: Ne vous gênez pas.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y a eu des préparatifs par la région du Saint-Laurent en ce qui concerne les possibilités de ce que nous appelons un parc industriel dans la région de Jonquière. Je ne sais pas au juste dans le moment exactement à quel point en est le projet, mais je me ferai un plaisir de vous renseigner.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que ce serait un de ces développements industriels dans le genre de ceux dont il est fait mention ici?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, ce serait un genre différent de réalisations. Il s'agirait d'essayer d'intéresser les divers types d'industries à se fixer dans une aire donnée, dans ce que nous appelons un parc industriel. Peu importe si nous possédons la propriété ou non. Il est possible que nous discutions, avec un lanceur d'affaires ou avec la ville ou avec des parties intéressées, de l'opportunité que la ville aménage une certaine zone en un parc industriel et que nous assurions un service de chemin de fer spécial pour desservir cette aire spéciale. C'est l'une des nombreuses initiatives que nous prenons afin de relever le trafic. Nous demandons aux autorités municipales ou à n'importe quelle autre personne intéressée d'encourager ce genre d'expansion.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce le National-Canadien ou la municipalité dans ces occasions-là, qui prend l'initiative des démarches?

(*Traduction*)

M. GORDON: L'un ou l'autre des deux pourrait le faire, mais d'un point de vue pratique, c'est d'habitude les chemins de fer qui prennent l'initiative d'une idée. Cela fait partie de notre effort pour augmenter les ventes, de faire valoir une idée. Si nous trouvons une occasion dans une région particulière, nos employés peuvent se rendre sur place, parler aux gens et essayer de les intéresser à l'idée. D'autre part, il y a eu des cas où l'initiative a été prise par la ville et où nous avons été invités à participer dans les entretiens.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, une dernière question. Croyez-vous que, dans le cas du développement du parc industriel de Jonquière, les chances de réussite soient bonnes?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je ne peux pas répondre à cette question. Notre région du Saint-Laurent poursuit des négociations et je n'ai pas reçu de nouvelles à ce sujet. Tout ce que je peux dire, c'est qu'elles sont encore à un stade préliminaire, mais nous espérons pour le mieux. Je ne peux rien dire de plus. Mais, je serais bien aise de vous faire rapport à mon retour sur l'état des négociations.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Une question supplémentaire, monsieur le président. Monsieur Gordon, est-ce que vous prévoyez un nouveau tracé pour relier Québec et la région du Lac-Saint-Jean relativement au parc industriel?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, je ne l'envisage pas, et je ne conçois pas comment cela pourrait se faire.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Il n'y en a pas de tracé, à l'heure actuelle. Il n'y a pas de chemin de fer reliant directement Québec et le Saguenay et le Lac-Saint-Jean à l'heure actuelle. Le seul train qui arrive à Jonquière ou à Chicoutimi, part de Montréal.

(*Traduction*)

M. GORDON: Nous n'avons rien en perspective à présent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Korchinski?

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, une dernière question avant de donner mon tour. Est-ce que les chemins de fer Nationaux envisagent la possibilité de construire un tronçon qui serait un tronçon de première importance, entre les mines ou entre les développements des minerais de fer de l'Ungava et du Nouveau-Québec, et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la région de Jonquière-Chicoutimi?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, nous n'avons rien de précis à ce sujet. Nous devrions attendre un développement tel que celui que vous mentionnez pour parvenir à un point où il y aurait un intérêt évident. Nous nous tenons à l'affût de tout ce qui pourrait arriver, et nous serions évidemment bien aise d'offrir aux promoteurs nos services aussitôt que les nouvelles nous arrivent. Mais, pour le moment, il n'y a rien de précis, à ma connaissance.

M. KORCHINSKI: Ma question se réfère au développement à Saskatoon. Pouvez-vous nous dire s'il y a une comparaison quelconque entre la superficie de terrain que vous avez cédé à la ville, et le terrain que vous avez acquis pour le nouveau développement? Sont-ils comparables?

M. GORDON: Je regrette, mais je ne saisis pas votre question.

M. KORCHINSKI: Vous avez donné à la ville de Saskatoon une superficie d'environ 24 acres. Je me demandais quelle est la superficie que vous avez dû acquérir pour votre nouvelle station et votre nouvelle cour. Est-elle comparable?

M. GORDON: Avez-vous la superficie exacte, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Non, je n'ai pas ce renseignement. Il y a une propriété de la ville qui est impliquée et il y a la propriété de la cour.

M. GORDON: Elle ne serait pas plus grande que 10 à 12, n'est-ce pas?

M. DEMCOE: Oh, il y aurait plus que cela, parce qu'elle doit suffire à la gare et à la cour. La propriété acquise serait plus grande.

M. GORDON: Je n'ai pas, semble-t-il, la superficie exacte que nous utilisons de cette cour. Le mieux auquel nous puissions parvenir serait de dire que la transaction était du genre d'un échange, mais je ne peux vous donner le chiffre exact.

M. KORCHINSKI: Le but de ma question, c'est que dans certains milieux à Saskatoon on prétend, comme je l'ai appris, que c'était vraiment une bonne

affaire. Je me demandais, du moment que la ville était impliquée, et que vous n'avez pas vendu d'autre propriété, si le montant que vous auriez pu obtenir en louant cette propriété serait comparable aux impôts ou aux subventions que vous aurez à payer à la ville.

M. GORDON: Je peux seulement dire d'une façon générale, concernant l'affaire conclue avec la ville de Saskatoon, qu'après avoir pris tous les éléments en considérations, la propriété que nous avons cédée à la ville et celle que nous avons acquise, etc, nous estimons que la transaction était avantageuse pour le chemin de fer.

M. KORCHINSKI: La ville prétend que c'était une bonne affaire.

M. GORDON: C'est vrai, c'était une très bonne affaire, parce que les deux parties sont satisfaites. Mais, vous devez vous rappeler que le point de vue de la ville est différent du nôtre, parce qu'un des éléments acquis par la ville lui était d'un grand avantage à savoir, la décongestion de la circulation. Cet aspect a beaucoup plus de valeur pour la ville que pour nous, étant donné que la congestion de la circulation ne nous intéresse pas. La ville apprécie l'allégement de la congestion de la circulation et cela a encouragé la ville à conclure l'affaire, de sorte qu'elle pouvait dire avoir conclu une affaire avantageuse, du moment qu'elle satisfaisait ses besoins. A notre tour, l'affaire nous était avantageuse, parce que nous recherchions une propriété qui satisfait les besoins de notre cour. Par conséquent, l'affaire s'est révélée avantageuse aux deux parties.

M. KORCHINSKI: J'ai une autre question. Quand la question d'impôts sera soulevée relativement à ce nouveau développement sur la propriété que vous avez acquise, cette question devra-t-elle être traitée par le National-Canadien ou par la personne qui est l'auteur du projet?

M. GORDON: Vous parlez de la construction maintenant?

M. KORCHINSKI: Oui.

M. GORDON: L'auteur particulier serait responsable de ses impôts à l'égard de la ville sur la base de l'arrangement qu'il a conclu avec elle.

M. ROCK: Monsieur le président et monsieur Gordon, j'ai été échevin de la ville de Lachine pour plus de douze ans et demi.

Des VOIX: Entendez, entendez.

M. ROCK: Durant cette période nous avons eu quelques affaires avec le National-Canadien. Une de ces affaires comportait l'achat d'une grande parcelle de terrain pour une station de filtration, et je croyais à ce moment et je maintiens encore que nous avons conclu une très bonne affaire avec votre département des propriétés foncières. Naturellement, ce terrain était acquis pour la construction d'une station d'épuration d'eau qui est un service municipal.

Nous avons eu quelques transactions concernant l'abandon de la voie ferrée au centre de la ville et nous voulions acheter le terrain. A ce moment, en tant qu'échevin, j'ai estimé que votre département nous fait payer trop cher. Évidemment, je comprends également que ce terrain a été utilisé pour la construction de maisons, et aujourd'hui, en tant que député je dirais que votre département a bien fait, bien que je pensais différemment à ce moment-là, en tant qu'échevin.

M. GORDON: Je suis content d'entendre cela.

M. ROCK: Vous avez aussi une grande cour dans les limites de la ville et celles de Saint-Laurent et vous avez également des terrains disponibles, je crois, pour des fins industrielles. Je crois que vous encouragez les emplacements industriels dans cette région. La ville de Lachine à ce moment a développé la région qui est considérée entièrement comme industrielle. Nous envisagions la construction d'une route à travers la voie ferrée près de la 32e avenue. Je voudrais savoir si le National-Canadien a une intention quelconque

de coopérer totalement avec la ville de Lachine de façon à construire ce pont dans cette région pour avoir deux accès à cette zone industrielle plutôt qu'un seul à la 55e avenue?

M. GORDON: Notre politique générale est de coopérer toujours au maximum du possible notamment pour résoudre les problèmes de circulation d'une région, mais je ne peux pas vous dire à l'instant même au sujet de ce point en particulier. Je serais content de l'examiner. Vous avez relevé un point qui, je pense, devrait être clarifié. Comme politique générale, nous n'achetons pas de terrains pour faire des spéculations.

M. ROCK: Je le comprends.

M. GORDON: Nous n'achetons pas des terrains pour spéculer. Il peut arriver en traitant une affaire de terrain, comme nous le faisons avec la ville de Montréal, par exemple, que nous échangions une parcelle de terrain que la ville est intéressée à acquérir contre une autre propriété ailleurs, et cette dernière peut, par la suite, être disponible à des fins industrielles. Nous essayons de la vendre à des gens qui auront du tranport à nous confier. Mais, en règle générale, nous n'achetons pas de propriétés pour des fins de spéculation.

M. ROCK: Oui, vous avez plusieurs embranchements et des voies qui traversent des régions urbaines non développées. Votre département a-t-il jamais contacté les municipalités intéressées pour leur demander d'approuver des règlements de division en zones pour que ces régions deviennent industrielles?

M. GORDON: Oui, nous avons eu des discussions de ce genre.

M. ROCK: Je voudrais discuter cette idée de droit de passage aérien. Il y a plusieurs mois, je crois, un dessin d'un architecte relatif à une idée pour la ville de Toronto, qui comportait un développement aérien et qui consistait dans la construction d'immeubles sur vos voies ferrées en face du lac Ontario, a paru dans le *Star Weekly*.

M. GORDON: Oui. C'était dans la région de Sunnyside.

M. ROCK: C'est correct. Le terrain en question était celui du National-Canadien?

M. GORDON: C'est correct.

M. ROCK: Y a-t-il eu un développement quelconque à ce sujet?

M. GORDON: Oui. Nous avons conclu un accord avec un promoteur qui va construire une série d'immeubles sur la base d'un droit aérien.

M. ROCK: Ainsi ce développement pourrait être réalisé?

M. GORDON: Il sera réalisé, et cet accord en particulier comporte plusieurs étapes. Nous avons négocié la première étape avec le promoteur et, en présumant qu'il réussira, il a une série d'options pour des étapes futures qui s'accorderaient avec ce développement.

M. ROCK: Y a-t-il des plans quelconques de ce genre par rapport à la ville de Montréal, à l'ouest des bureaux de la cour des marchandises où vous avez accès au bureau de la cour des marchandises?

M. GORDON: Est-ce à la région qui est à côté du terminus Bonaventure que vous faites allusion?

M. ROCK: Oui, c'est au terminus Bonaventure sur la rue Saint-Jacques, je crois.

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: Y a-t-il des plans possibles pour une construction semblable dans cette région, peut-être pas des appartements mais des bureaux.

M. GORDON: Nous n'avons pas de projets soumis, mais nous sommes disposés à en recevoir.

M. MILLAR: Monsieur Gordon, je me demande si vous pouvez confirmer le fait que vous avez un immeuble nouveau dans la ville de London?

M. GORDON: Oui.

M. MILLAR: Vous avez un immeuble nouveau pour la station et le bureau. Est-ce un plan de location en retour?

M. GORDON: Encore une fois, je devrais consulter mon dossier à ce sujet. C'est depuis plusieurs années que nous avons conclu un accord avec le promoteur du redéveloppement de la propriété de la station de London. Je n'ai pas les détails avec moi.

M. MILLAR: On y a construit un immeuble nouveau?

M. GORDON: C'est correct.

M. MILLAR: Il y a eu une critique considérable dans la ville quand le National-Canadien a démoli sa propriété qui était une des quelques bonnes stations que vous aviez dans l'Ouest de l'Ontario et a construit cette nouvelle, car nous sommes maintenant avec un terrain vide et un immeuble nouveau. Les gens m'ont posé des questions de ce genre.

M. GORDON: Le terrain vide devait être utilisé pour y construire un motel, autant que je me rappelle, mais le projet n'a pu être exécuté vu que le promoteur, à ce moment, a découvert à temps que le projet n'était pas économiquement possible, vu que d'autres personnes l'avaient devancé. Comme il n'avait qu'une entente préliminaire, nous n'avions pas de contrat signé, mais c'était sous discussion. Il est devenu nerveux à cause de la concurrence que laissait pressentir l'autre développement de motel.

M. MILLAR: Je vous pose ces questions simplement parce qu'on me les pose. Il me semble que le terrain qui est maintenant vacant prouve que la critique soulevée contre la démolition d'une station en parfaite condition du National-Canadien est en quelque sorte justifiée.

M. GORDON: Je ne pense pas. Je suis convaincu que la station n'a été démolie qu'après avoir établi que d'un point de vue économique, il était plus avantageux de le faire. Encore une fois, je dis que je devrais examiner l'accord.

M. MILLAR: C'est tout, merci.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, monsieur Cadieu, poser une question?

M. CADIEU: Non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Irvine?

M. IRVINE: Je voudrais poser une question concernant certaines affaires dans la ville de London. J'ai la copie d'une lettre du ministre des Transports adressée à M. Gordon, en date du 11 mai, dans laquelle il demande que le Conseil d'administration, sur la demande de M. Gordon, examine la possibilité de maintenir le chantier des réparations des wagons à London. Je m'inquiète au sujet de cette situation, parce que naturellement n'ayant pas reçu une copie de la réponse de M. Gordon, je ne sais quel a été le résultat de cette demande.

M. GORDON: A la suite de l'interrogatoire et à la demande du ministre des Transports, nous avons fait, avec le Conseil d'administration, une revue complète de toute la situation concernant nos chantiers de London. On nous a spécifiquement demandé d'en discuter de nouveau avec le Conseil d'administration et d'établir si, effectivement, je pouvais aviser le ministre que le Conseil d'administration n'avait pas changé d'idée au sujet de la décision qui avait été prise. A la réunion du Conseil d'administration, nous avons fait une revue complète, et j'ai donné au ministre des Transports les détails complets du mémoire préparé à ce moment-là et confirmant que le Conseil d'administration appuyait en tout ces mesures.

M. IRVINE: A cette conférence où deux ou trois soumissions furent présentées par différentes unions, dont une officiellement par la ville de London, on a demandé si un comité ou au moins quelques membres du Conseil d'administration avaient visité London dans ce but précis, ainsi que le ministre des Transports vous l'a demandé dans sa lettre?

M. GORDON: Non, ils n'ont pas visité London. Le Conseil d'administration a étudié la demande et a décidé qu'il ne leur servait à rien de visiter London.

M. IRVINE: J'espère que ma prochaine question n'exigera pas une réponse trop longue ou trop détaillée. Dans le cas de l'affirmative, je serai bien aise de recevoir la réponse dès que cela vous conviendra, mais j'espère que ce sera le plus tôt possible. Pourquoi ne considérons-nous pas comme réalisable le fait de garder les chantiers de London ouverts, en considération du montant de matériel roulant qui passe par cette région et en considération du fait que le matériel y est déjà, de même que la main-d'œuvre? Je sais qu'une équipe supplémentaire s'est rendue au travail la semaine dernière. Je voudrais savoir pourquoi ne considère-t-on pas comme réalisable le fait de garder ces chantiers ouverts?

M. GORDON: Je répondrai brièvement à cette question et peut-être que M. Demcoe voudra y ajouter quelque chose.

Cette réponse brève la voici: les chantiers de London ne sont pas des chantiers modernes. Leur équipement est démodé. Le chantier a été centralisé, pour parler ainsi, à la Pointe-Saint-Charles (Montréal), de façon à tirer des avantages de la centralisation. En d'autres termes, dans nos chantiers de la Pointe-Saint-Charles, où nous avons rassemblé plusieurs chantiers, nous pouvons fournir l'équipement nécessaire sur une base beaucoup plus économique en raison de la centralisation que nous le pouvions avec ces chantiers dispersés. Le chantier de London est un des nombreux chantiers que nous avons fermés au cours des dernières années. Une étude du budget de ce chantier a montré clairement que notre action était justifiée.

Monsieur Demcoe, voulez-vous ajouter quelque chose à ce que j'ai dit?

M. DEMCOE: Certainement. Nous n'avons pas seulement des chantiers à Montréal, nous en avons aussi à Winnipeg et à Moncton, et la capacité de travail de ces trois chantiers est plus que suffisante pour nos besoins actuels.

M. IRVINE: Je me reporte encore à la question concernant la propriété; je comprends que selon les projets élaborés, la propriété de London sera disponible au cours de 1965 ou 1966. Comment allez-vous disposer de ces propriétés?

M. GORDON: Ces propriétés seront disponibles. Nous croyons que ce sont des propriétés de valeur et nous espérons les exploiter comme biens immobiliers.

M. IRVINE: Avez-vous pensé à les exploiter du point de vue industriel de façon à introduire une industrie manufacturière dans cette région?

M. GORDON: Nous tenterons d'en disposer ainsi. Ceci comprendrait une partie de nos efforts en vue de disposer de la propriété en temps voulu. Nous avons réussi à le faire, vous le soulignerez peut-être, en ce qui concerne les chantiers de Stratford et j'espère que nous pourrons encore faire de même. Après tout, ceci constitue une offre de vente et le succès n'est pas encore assuré. Mais ce sera notre objectif.

M. MILLAR: J'aimerais poser une question complémentaire. Comment pouvez-vous justifier la fermeture des chantiers de London quand nous avons été informés que les chantiers de Montréal sont surchargés, qu'ils travaillent sept jours par semaine et que la cour est pleine de wagons dont ils ne peuvent s'occuper? Voilà ce que l'on nous a appris.

M. GORDON: Ce renseignement vous a-t-il été fourni par la direction?

M. DEMCOE: Les chantiers de Montréal, de Winnipeg et de Moncton ne travaillent que cinq jours par semaine. La semaine dernière, nous avons autorisé tous les chantiers principaux du Canada à travailler six jours jusqu'à ce que les ouvriers partent en vacances, parce que la circulation est dense et qu'en ce moment, nous sommes à court de deux types de wagons. J'entends les wagons panoramiques. Nous voulons que les wagons de ce genre, présentement sur les chantiers, soient terminés avant que les ouvriers partent en vacances.

M. MILLAR: Votre expert en économie vous a-t-il dit qu'il était plus économique d'envoyer un wagon de l'ouest de l'Ontario à Montréal, de le réparer et de le retourner que de le réparer à London?

M. DEMCOE: Les chantiers sont très bien situés à Winnipeg, à Montréal et à Moncton. Quand un wagon ayant besoin de réparation se trouve dans une de ces régions, on l'envoie à ces chantiers. Il est vrai que des wagons ayant besoin de réparation peuvent se trouver en d'autres endroits, tels que Toronto, et que nous devons le remorquer jusqu'à Montréal disons, et parfois même jusqu'à Winnipeg.

M. MILLAR: Vos chantiers étant situés à Montréal, il s'ensuit naturellement que tout wagon qui a besoin de réparation et qui se trouve dans l'ouest de l'Ontario, sera envoyé à Montréal.

M. DEMCOE: Nous avons centralisé la réparation des wagons frigorifiques à Winnipeg de sorte que si un de ces wagons est en mauvais état et que nous ne pouvons pas nous en servir pour transporter un chargement vers l'ouest nous le faisons partir à vide d'ici à Winnipeg afin qu'il y soit réparé.

M. GORDON: Est-ce que cela répond à votre question?

M. MILLAR: Est-ce que vos experts en économie estiment que c'est la meilleure façon de procéder?

M. GORDON: Oui.

M. DEMCOE: Oui, c'est exact.

M. MILLAR: J'ai une autre question à poser. Êtes-vous d'avis en ce qui concerne les transports de marchandises vers l'ouest que l'Ontario est une des régions les plus avantageuses pour les chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: Cela dépend de la région.

M. MILLAR: Je songe à la région de Toronto ou plutôt à la région des Grands lacs comme vous l'appelez, je crois bien.

M. DEMCOE: Oui, d'après ce que je comprends c'est le cas.

M. MILLAR: Étant donné que vous recevez une large part de vos revenus d'une région déterminée, ne serait-il pas raisonnable de dépenser un peu de ce revenu dans la région qui vous le rapporte?

M. DEMCOE: Nous effectuons des petites réparations et des réparations d'importance moyenne à des points tels que Toronto, Hamilton, Sarnia et Fort Erie.

M. MILLAR: C'est entendu, mais n'est-il pas vrai que le personnel des ateliers de réparations de London est bien moins nombreux qu'il ne l'était au départ?

M. DEMCOE: C'est exact.

M. MILLAR: Et pourtant le revenu que cette région vous rapporte a augmenté. Je m'efforce par tous les moyens de défendre les intérêts des citoyens de London. Par conséquent j'insiste sur ce point et j'estime que mon raisonnement est bien fondé.

M. GORDON: Eh bien, l'atelier de London...

M. MILLAR: Un instant, monsieur Gordon, je ne voudrais pas vous interrompre, mais je sais que vous pouvez répondre à ces questions mieux que moi. Qu'est-ce que le National-Canadien dirait si une entreprise de camionnage, à

condition d'en trouver une qui n'appartienne pas aux compagnies de chemin de fer, disait aux fabricants de l'ouest de l'Ontario: «Ne pourriez-vous pas expédier vos marchandises par camion, vu que les chemins de fer ne rapportent rien à cette région». Ne serait-ce pas raisonnable?

M. GORDON: C'est ce qu'ils font si c'est dans leur intérêt de le faire pour affronter la concurrence. Nous pouvons seulement réaliser des affaires en assurant des services, des services mieux organisés qui coûtent moins chers, car si les entreprises de camionnage peuvent nous enlever des affaires elles n'y manquent pas.

M. MILLAR: Oui, je comprends, même si elles appartiennent aux chemins de fer nationaux.

M. GORDON: Oui.

M. MILLAR: Mais j'estime, toutefois, que vous devriez tenir compte des bons clients que vous avez dans l'ouest de l'Ontario. En d'autres termes je trouve que vous devriez remettre de l'argent là où vous en prenez. Même le gouvernement s'efforce de le faire de temps à autre.

M. GORDON: Eh bien, il n'y a pas, à ma connaissance, d'atelier dont on ait tenu compte plus que celui de London.

M. MILLAR: Je m'en rends parfaitement compte.

M. GORDON: Et je me suis entretenu avec plus de groupements au sujet de London que pour tout autre changement. En ce qui concerne la question d'économie et l'exploitation compétente des chemins de fer, ce qui est, après tout, notre travail, je suis convaincu que le changement que nous avons opéré est entièrement justifié.

M. MILLAR: J'ai une autre question à poser.

M. ROCK: Monsieur le président, s'agit-il toujours de l'exploitation ou en sommes-nous encore à la propriété foncière?

Le PRÉSIDENT: Nous étudions la propriété foncière.

M. MILLAR: Je retire le question que j'allais poser.

M. MACDONALD: Monsieur Gordon, d'après ce que je comprends, votre chantier de Toronto va commencer à travailler l'année prochaine. Comptez-vous remplacer beaucoup de ces voies de trains de marchandises du centre de la ville, du quartier de la rue Front?

M. GORDON: Quand la cour à buttes commencera à fonctionner, tout le classement et tout le triage des trains se fera, évidemment, dans cette cour et l'embouteillage de la rue Front dont vous parliez tout à l'heure, disparaitra.

M. MACDONALD: Dans ce cas, est-ce que vous allez enlever beaucoup de voies de la rue Front, ou comptez-vous les laisser là?

M. ROCK: J'invoque de nouveau le règlement, monsieur le président. J'avais compris que nous en étions toujours à la propriété foncière, mais M. MacDonald pose des questions au sujet de l'exploitation. La mise en valeur industrielle suit la propriété foncière, et l'exploitation vient ensuite.

M. MACDONALD: Je vais formuler ma question comme ceci, et si M. Gordon me répond que ce n'est pas le cas, je serai d'accord avec M. Rock, mais s'il me dit qu'elles ne vont plus servir, dans ce cas des propriétés foncières seront disponibles.

Le PRÉSIDENT: Je vous ai permis de poser vos questions, parce que je pensais que vous alliez éventuellement en poser une au sujet des propriétés foncières. Toutefois, je pense que nous nous éloignons un peu trop du sujet. M. Millar s'est arrêté, même s'il avait encore beaucoup de choses à dire sous ce rapport.

M. MacDonald: Je vais simplement vous demander ceci: Prévoyez-vous qu'avec la nouvelle cour de Toronto, ou pour d'autres raisons, vous disposerez sous peu d'un vaste terrain.

M. Gordon: Oui.

M. MacDonald: Et avez-vous pris des mesures pour disposer de ce terrain?

M. Gordon: Nous étudions de très près la question du vaste complexe des deux chemins de fer qu'il y a rue Front, les droits de voies aériennes des deux compagnies, de même que la propriété foncière dont on n'aura peut être plus besoin. C'est tout ce que je puis vous dire, car il est trop tôt pour vous expliquer ce que nous projetons. Je puis vous dire toutefois qu'il s'agit d'un énorme projet, dont l'élaboration demandera beaucoup de temps.

M. MacDonald: Pouvez-vous me dire si la propriété située rue Front appartient à la *Toronto Terminals* ou à vous-même?

M. Gordon: Ces propriétés appartiennent au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Si je me souviens bien, la *Toronto-Terminals* est simplement une société d'exploitation.

M. Demcoe: Oui, la *Toronto Terminals* est une société d'exploitation.

M. Gordon: La société appartient aux deux compagnies ferroviaires, mais n'a pas de propriétés foncières qui lui appartiennent. La propriété a été partagée il y a très longtemps, et dans l'ensemble le terrain situé à l'ouest de la gare appartient au National-Canadien et celui situé à l'est, au Pacifique-Canadien. Ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela, mais dans l'ensemble la situation est telle.

M. MacDonald: Donc, pour le moment vous ne pouvez rien nous dire de défini au sujet des droits de voies aériennes ou autres du centre de Toronto.

M. Gordon: Non, je puis simplement vous dire qu'il s'agit d'un vaste projet et que nous l'étudions en ce moment.

(*Texte*)

M. Marcoux: J'aurais une question à poser au sujet des gares qui sont conjointes avec, en opération conjointe avec le Pacifique-Canadien et le National-Canadien et je me demande si ma question est à l'ordre dans le moment, de toute façon pour avoir un exemple précis, cela concerne la gare du Palais à Québec qui est la propriété du Pacifique-Canadien et je ne tiens pas non plus avoir une réponse maintenant, parce que je sais que c'est une question assez précise, parce que je peux attendre. D'ailleurs, on va avoir un comité pour étudier la question des Chemins de fer à fond. J'aimerais savoir quelle est la proportion du trafic voyageurs qui relève du National-Canadien en comparaison du trafic voyageur général. J'aimerais aussi savoir quelle est la proportion de l'édifice de la gare qui est utilisée par le National-Canadien. J'aimerais savoir le coût total de l'opération de cette gare et enfin quel est le prix payé par le National-Canadien au Pacifique-Canadien pour l'utilisation de la gare du Palais? Je sais que c'est une question précise et que la réponse ne pourra venir que plus tard. Ça ne fait rien, j'aimerais le savoir.

(*Traduction*)

M. Gordon: Merci. Comme vous le dites vous-mêmes, nous pouvons simplement prendre note de la question, car elle comporte beaucoup de détails et se rapporte à beaucoup de choses. Mais nous allons en prendre note et nous verrons ce que nous pourrons faire pour y répondre.

Le président: Voulez-vous poursuivre, monsieur Fisher.

M. Fisher: Monsieur le président, ma question comme celle de M. Irvine et de M. Millar se rapporte à la politique de la compagnie plutôt qu'à l'économie

à réaliser. D'après ce que vous avez dit je suppose que vous avez analysé à fond la situation de London, que vous avez étudié l'économie, qu'il serait possible de réaliser et que vous avez effectué d'autres travaux préliminaires de ce genre.

M. GORDON: Oui. Vous entendez sans doute que nous devons avoir une idée de l'économie que nous allons réaliser?

M. FISHER: Oui. Je voudrais aussi savoir si vous avez une idée, d'après les études sur l'économie à réaliser, de ce que certains économistes appellent les frais sociaux divers.

Je pense au problème que posent les quatre cent personnes qui auront à déménager ou à quitter la région de London (Ont.) à cause de ceci et je me demande si ce facteur avait été pris en considération dans votre analyse ou si vous avez relié les faits à la situation de la compagnie.

M. GORDON: En ce qui a trait à la dernière remarque, il est évident que l'intention de fermer définitivement les ateliers de London a été rendue publique il y a déjà longtemps. La chose a été annoncée il y a plusieurs années. Les discussions qui ont présentement lieu viennent de notre effort, en tant qu'administrateur, d'accorder aux hommes qui sont encore là les services dont ils peuvent avoir besoin. Si toutes ces discussions existent présentement, c'est à cause de notre sollicitude pour leurs intérêts. Voici comment cela s'est produit; il y a quelques années, le regretté M. Kyle, alors notre vice-président régional, dans ses pourparlers avec les unions les renseigna de nos intentions en ce qui concerne les ateliers de London (Ont.) et leur assura que les ateliers ne seraient pas fermés définitivement avant 1966. Or, je ne crois pas que cela aurait dû être considéré comme un engagement de notre part. Mais, toutefois, la chose a pris la proportion d'un engagement et aussi fallait-il le respecter. Notre vice-président actuel, en accord avec moi, a déclaré que nous respecterions cet engagement, s'ils le voulaient, mais nous avons aussitôt souligné que plusieurs employés ont des droits d'ancienneté selon le code du travail et qu'alors ils pourraient avant la fin quitter London (Ont.) pour Toronto, puisque nous croyons devoir requérir les services de tels hommes à Toronto en 1965 dans les ateliers de moteurs diesel et ainsi de suite.

M. DEMCOE: Dans les ateliers des cours à butte.

M. GORDON: En effet, un besoin de tels hommes se fera sentir dans les ateliers des cours à buttes et ils pourront faire exercice de leur ancienneté et garder leurs emplois. Ce sont de bons emplois et du même genre que ceux qu'ils ont présentement. Soit, avons-nous dit; si vous êtes d'accord pour rapprocher de 1965 la date de la fermeture, ces emplois vous seront offerts; par contre, évidemment, si vous n'allez pas les chercher, d'autres les auront, puisqu'il nous faut du personnel là, et, comme on le dit, vous perdrez votre place sur le totem. Nous avons été très explicites. Les discussions ont surgi de là, leur chevail de bataille étant que nous devions respecter notre engagement jusqu'en 1966. Or, nous voulons bien respecter cet engagement, mais nous ne croyons pas, cependant, qu'il soit dans l'intérêt des employés de le faire. Aussi, nous les avons informés de notre pensée. Toutefois, nous respectons cet engagement, et nous verrons ce qui arrivera.

En ce qui concerne votre autre remarque, le total des économies que nous estimons réaliser en fermant définitivement les ateliers de la région de London (Ont.) s'élève à environ $900,000 par année sur les frais généraux et l'entreposage. C'est la première phase. Non, pardon; c'est le total. De plus, le terrain —et un des députés mentionnait le fait—sur lequel se trouvent les ateliers a été évalué selon le point de vue des biens immobiliers à un peu moins de $1 million, ou, mettons, $900,000, et nous devrions réaliser des profits là.

M. FISHER: Vous êtes l'un des administrateurs d'Air-Canada?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Et vous êtes au courant des difficultés qu'Air-Canada a rencontrées en voulant transporter ses ateliers dans la région de Montréal?

M. GORDON: Oui, très.

M. FISHER: Et vous savez que le problème qui vient d'être soulevé est le seul coût de la désorganisation sociale et des problèmes relatifs aux biens immobiliers des employés.

A-t-on pensé, étant donné que le même problème se pose pour Air-Canada, à London (Ont.), ainsi qu'à d'autres endroits, de demander au gouvernement de créer une politique à suivre dans ce genre de problèmes—et je veux dire une politique générale—chaque fois que d'importants lieux de travail seront fermés définitivement ou transférés dans d'autres endroits.

M. GORDON: Non, nous n'avons pas cru cela nécessaire. Nous croyons que dans ce cas il s'agit d'un problème d'administration.

M. FISHER: La réaction du gouvernement dans le problème d'Air-Canada indiquerait que le gouvernement voit là sa responsabilité d'intervenir par la création d'une politique à suivre.

M. GORDON: Il y a longtemps que je ne cherche plus à commenter ce qui motive les actes du gouvernement.

M. FISHER: Je ne vous demande pas de faire de commentaires sur ce qui motive les actes du gouvernement. N'admettrez-vous pas que le gouvernement est intervenu dans le déplacement des usines de Winnipeg, ce qui eut pour effet de remettre à plus tard ou d'apporter un changement à ce que pensait vraiment Air-Canada.

M. GORDON: Je ne me souviens de rien qui ait été remis à plus tard.

M. FISHER: Eh bien, si vous voulez voir les choses ainsi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous prendre la parole, monsieur Horner? Vous avez terminé monsieur Fisher?

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais reprendre cette question de déplacement. Quand est-il apparu au National-Canadien que réunir des ateliers dans l'Est du Canada, sauf les Maritimes, dans la région de Montréal, était du point de vue de l'efficacité la meilleure solution?

M. GORDON: Ceci remonte à plusieurs années. Je crois que cela vint...

M. ROCK: Monsieur le président, traitons-nous des biens immobiliers?

Le PRÉSIDENT: Nous laissons les biens immobiliers.

M. LLOYD: J'ai quelques questions relatives au développement industriel.

M. ROCK: Il y a d'autres membres qui veulent encore traiter des biens immobiliers et poser des questions qui se rattachent directement aux biens immobiliers.

Le PRÉSIDENT: J'ai donné la permission de poser des questions à ce sujet, entendu que nous laisserions les biens immobiliers, mais je vois, monsieur Fisher, que nous attaquons là un autre sujet.

M. FISHER: Ce que je veux signaler c'est qu'une localité comme Winnipeg peut présenter un fait accompli, tel Air-Canada à Montréal avec les mises de fonds qu'elle a pour son usine, et avec la situation dans laquelle le National-Canadien a fait une importante mise de fonds dans les ateliers de Pointe-Saint-Charles, je suis tout près de croire que, si le déménagement ne constitue pas une réelle amélioration, il en coûtera beaucoup d'argent au National-Canadien. Toutefois, avant que des engagements, concernant l'expansion des mises de fonds dans la région de Montréal, soient pris, il serait intéressant de savoir si tous ces facteurs ont été pris en considération et si cela ne se présente pas sous forme d'un post hoc propter hoc.

M. MACDONALD: Expliquez-vous!

M. GORDON: Interprétation s'il-vous-plaît!

M. FISHER: Je veux signaler qu'il n'est pas impossible que ces données fassent ressortir l'économie que le National-Canadien réaliserait soient des données présentées après la réalisation du projet pour justifier une décision prise avant la réalisation du projet.

M. GORDON: Je commençais à dire que la raison fondamentale pour laquelle nous avons décidé de fermer définitivement ces petits ateliers et de concentrer le travail dans trois ateliers principaux, Moncton, Montréal et Winnipeg vient d'une conséquence directe de la suspension des locomotives mues à la vapeur. La locomotive à vapeur, de règle générale, est un engin qui, après avoir roulé 130 milles, devait être examiné—je répète, après environ 130 milles. C'est pourquoi, on peut trouver par tout le Canada, des ateliers dont l'emplacement dépend des besoins de la locomotive. Avec la venue du diésel, tout ceci a changé et il est devenu beaucoup plus avantageux, du point de vue économique, non seulement de bénéficier de la possibilité du diésel à faire Montréal-Vancouver, aller et retour, ne nécessitant, du point de vue mécanique, que de l'essence et de l'huile, ou si vous voulez—du mazout—mais aussi de monter l'outillage et le reste dans un atelier principal dont la centralisation nous sera profitable. Nous pouvons y installer un équipement plus moderne, obtenir une meilleure vérification, et centraliser les besoins actuels de réparations importantes en trois endroits différents au lieu d'avoir une série de ces divers genres d'endroit, un éparpillement de l'outillage et des moyens pour effectuer les réparations alors que les efforts sont décentralisés. Ce fut en premier lieu le résultat de la suspension des locomotives mues à la valeur qui a conduit à la suspension de ces petits ateliers.

M. FISHER: Et au sujet des plans qui concernent les ateliers de Montréal, le calcul des dépenses a été fait avant que M. Kyle, par exemple, avertisse les employés de l'atelier?

M. GORDON: Oh oui, assurément.

M. FISHER: En d'autres termes...

M. GORDON: Cela fait partie d'une politique majeure.

M. FISHER: ...ce ne sont pas des données que vous produisez seulement maintenant?

M. GORDON: Non, ce ne sont pas des données que nous avons obtenues après la réalisation du projet.

M. FISHER: Quel est le problème relatif, du moins en ce qui concerne l'ancienneté des districts, aux trois principaux ateliers que vous avez présentement.

M. GORDON: Quel genre de problèmes? Je ne vous saisis pas.

M. FISHER: Est-ce que le droit d'ancienneté s'étend à toutes les catégories d'employés dans les trois centres?

M. GORDON: Il y a diverses sortes.

M. ROCK: Monsieur le président, nous aurons des relations ouvrières et...

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que nous devrions attendre, monsieur Fisher?

M. ROCK: Il y a des sujets que nous avons déjà étudiés telles les recettes d'exploitation du chemin de fer, les dépenses d'exploitation du chemin de fer et les dépenses en immobilisations, et sous lesquels on aurait pu étudier ces problèmes.

M. FISHER: Très bien; étant donné les objections de M. Rock, j'abandonne cette série de questions.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Fisher conviendra que cela relève des relations ouvrières.

M. FISHER: J'attaquerai ce problème plus tard, mais la question que j'aimerais poser relativement aux biens immobiliers—et je ne veux pas qu'on y réponde tout de suite, mais j'aimerais recevoir un rapport sur la chose d'ici six mois—concerne les résultats des soumissions, par rapport aux biens immobiliers du National-Canadien dans la région de la tête des lacs et en particulier dans la région de Fort William, présentées par l'aménagement industriel de Fort William.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais poser quelques questions relatives à l'aménagement des biens immobiliers de la région de Saskatoon. Est-ce la ville qui a demandé au National-Canadien de déplacer ses voies ou si l'initiative a été prise par le National-Canadien?

M. GORDON: C'est la ville qui a commencé les discussions concernant les problèmes de circulation dans la ville, afin de savoir comment nous pourrions venir en aide. Cette discussion renferme plusieurs étapes. Je me souviens qu'une fois nous nous demandions s'il fallait que la voie de circulation proposée passe sous ou au-dessus de nos voies afin d'éliminer cet embouteillage, et comme vous vous souviendrez, le coût trop élevé de cette opération nous obligea de mettre cette solution de côté. Ceci donna cours à diverses discussions et négociations sur ce qu'il valait mieux faire. Puis vint la proposition de déplacer notre voie.

M. HORNER (*Acadia*): Des 24 acres dont le National-Canadien est présentement le propriétaire ou le sera aussitôt que les voies seront en leur possession, a-t-on vendu des terrains?

M. GORDON: Pas à ma connaissance. J'ai ici une étude sur le programme d'aménagement qui peut-être apportera une solution à vos principales questions. Nous nous sommes entendus pour déplacer les installations du chemin de fer du centre de la ville et de Nutana vers un endroit situé au sud-ouest de Saskatoon, à Chappell, adjacent à la voie principale du National-Canadien. Je pense que vous savez où se trouve cet endroit. Deuxièmement, nous nous sommes entendus pour enlever les voies qui relient le triage de la ville à la voie principale. Troisièmement, nous sommes convenus de vendre à la ville une emprise ainsi qu'un pont-rail dont le National-Canadien n'avait plus besoin après avoir enlevé la voie qui se rendait au triage de la ville, et aussi de vendre à la ville des emprises de rue traversant le triage. Quatrièmement, nous avons convenu d'aménager à des fins commerciales le triage aussitôt que ce dernier sera déplacé à Chappell.

Cinquièmement, nous avons convenu de costruire, à Chappell, une gare pour voyageurs devant répondre aux besoins, exigeant les déplacements des installations du service des voyageurs, installations qui se trouvent présentement dans la gare située près du triage; et, ensuite, nous sommes convenus que la ville devrait débourser à la compagnie de chemin de fer $2,600,000, $1,600,000 devant être payé le 1er juillet 1963 et le reste le 1er juillet 1964. Ce sont les principaux traits de notre entente qui est à la fois à notre avantage et à celui de la ville.

M. HORNER (*Acadia*): Êtes-vous toujours propriétaires des vingt-quatre acres?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): La ville est propriétaire des vingt-quatre acres?

M. GORDON: Oui, en effet. Vous désiriez vous informer au sujet des travaux de construction. Les travaux du terminus ont commencé au mois de mai 1963 et ils sont très avancés présentement.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi alors diriez-vous, si la ville est propriétaire des vingt-quatre acres...

M. GORDON: Un instant, s'il vous plaît; je me suis embrouillé, je pense. Je crois que j'ai confondu mes idées au sujet des vingt-quatre acres.

M. DEMCOE: C'est la partie qui se trouve dans le centre de la ville.

M. GORDON: Est-ce la partie que nous avons gardée?

M. DEMCOE: Non, c'est la partie que nous avons vendue.

M. GORDON: Ainsi, je ne m'étais pas trompé; nous avons alors reçu des propositions concernant le développement industriel des vingt-quatre acres du triage à la ville qui, comme je l'ai mentionné tantôt, ne sera plus occupé par les voies de chemin de fer; et le bénéfice de cela nous revient.

M. HORNER (*Acadia*): Ainsi vous êtes toujours propriétaire des vingt-quatre acres? Pourquoi êtes-vous obligés d'aménager cette région?

M. GORDON: Parce que c'est à notre avantage. Nous ne sommes pas obligés d'agir ainsi, mais nous avons décidé de procéder ainsi si nous le pouvions. Ainsi la ville pourra augmenter son revenu au moyen des taxes qui seront imposées à l'aménagement commercial.

M. HORNER (*Acadia*): J'avais compris que les 24 acres se trouvaient dans la région du centre de la ville.

M. GORDON: Ils se trouvent où est le triage. Nous avons entrepris de nouvelles négociations et c'est pourquoi j'hésite. Je sais qu'on a vendu deux acres à la ville, par exemple, pour l'emplacement d'un auditorium qui marquera le centenaire; et d'autres négociations de ce genre sont en cours; mais la ville a déjà acheté deux des 24 acres en question. Le reste constitue ce que nous aménageons, comme il en a été question plus haut.

M. HORNER (*Acadia*): Je regrette, mais je m'embrouille de plus en plus. Je ne veux pas causer de retard au Comité, mais j'aimerais cependant voir clair dans cette affaire. Les 24 acres dont vous faites mention au 3e paragraphe sont-ils situés dans la ville ou en dehors de la ville, près de Chappell?

M. GORDON: Connaissez-vous la région, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Je me souviens qu'il y a un an, au moment où nous nous sommes occupés pour la première fois de cette affaire, nous avons vendu certaines portions destinées à l'emplacement de rues en pleine ville. Il y a donc deux parcelles de terre distinctes.

M. GORDON: Où est située la cour municipale?

M. DEMCOE: A vrai dire, la cour municipale se trouve tout autour de la gare, là où on aménage le secteur industriel.

M. HORNER (*Acadia*): Vous parlez de l'ancienne cour municipale?

M. GORDON: Oui, l'ancienne cour.

M. KORCHINSKI: Ce n'est pas là que se trouvera la nouvelle cour.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous avez acheté 24 acres?

M. GORDON: Oui, mais je ne pourrais vous garantir que nous en possédons encore la totalité. En effet, je sais que nous avons cédé à la ville deux acres destinés à l'aménagement municipal en question.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien, maintenant je comprends.

M. GORDON: Maintenant, je vais encore brouiller vos cartes: le projet que nous avons discuté ne comprend pas nécessairement les 22 acres qui restent.

Voyez-vous ce que je veux dire? Ce n'en est qu'une partie. Si mes souvenirs sont bons, cet aménagement n'embrasse pas plus de 13 acres, et ainsi, il nous reste encore du terrain à vendre.

M. HORNER (*Acadia*): Aux termes de l'accord pour lequel la ville vous a payé la somme de $2,600,000, êtes-vous tenu d'aménager le tout ou une partie de ces 22 ou 24 acres ou êtes-vous autorisés à les revendre?

M. GORDON: Nous sommes autorisés à le mettre en vente selon les modalités de notre choix, mais nous nous sommes mutuellement entendus que nous tenterions de les aménager en centre commercial, mais ceci n'équivaut cependant pas à une obligation de notre part car, en fait, nous n'avons jamais entrepris de construire un immeuble nous-mêmes.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous avez encouragé la construction des nouveaux immeubles à Edmonton et à Montréal?

M. GORDON: C'est bien ce que je veux dire; nous avons mis la propriété en vente par voie d'annonce et nous avons trouvé l'entrepreneur qui allait se charger de la construction des immeubles. Nous l'avons encouragé en louant nous-mêmes une partie de l'espace qui était destiné à la location. De cette manière, nous essayons de donner de l'essor à cette région aux termes de notre entente avec les autorités municipales, mais nous n'y sommes cependant pas obligés par la loi.

M. HORNER (*Acadia*): Vous disiez qu'habituellement le National-Canadien ne tient pas à s'occuper de la construction d'immeubles. Je songe ici à la dispute qui s'est élevée à Calgary au sujet du Pacifique-Canadien. Est-ce le même genre de politique que celle du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je n'ai pas l'intention de parler de la politique du Pacifique-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Cependant, toutes les recommandations que vous présentez au Comité dans votre rapport annuel reposent sur le désir d'être sur un pied d'égalité ou placés sur le même plan que le Pacifique-Canadien. Tout ce que je veux savoir est si cette politique est analogue à celle du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Pas nécessairement et je puis l'expliquer de cette manière; j'ai déjà dit qu'en règle générale, le National-Canadien ne se livre pas à l'achat de propriétés, même si nous pensons que les nouvelles lignes ferroviaires rehausseront la valeur de ces terrains dans dix ans, car ce n'est pas dans ce but que nous achetons des terrains. En somme, nous n'achetons des propriétés que pour servir aux besoins créés par les chemins de fer. Par exemple, je crois bien que le Pacifique-Canadien le ferait. Je crois en effet qu'ils achèteraient des propriétés dans un but commercial. Je ne désire nullement impliquer le Pacifique-Canadien dans ma déposition, mais je suis persuadé qu'ils suivent cette ligne de conduite.

M. HORNER (*Acadia*): C'est tout ce que je voulais, monsieur Gordon, une réponse à ma question; je vous en remercie.

Vous avez vendu deux des 22 acres qui restent à vendre et je suppose que la ville en a obtenu le titre de propriétaire incontesté?

M. GORDON: Oui, je pense que tout le monde connaît le prix qu'ils ont payé ces deux acres; c'est un fait notoire.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a un point que je voudrais éclaircir: quel est le système de vente habituel du National-Canadien pour des terrains de ce genre. L'accordez-vous à celui qui vous fait la meilleure offre. Procédez-vous par appels d'offres? Ou cherchez-vous uniquement à conclure une transaction intéressante?

M. GORDON: Nous essayons d'intéresser le public à ces propriétés. Voyez-vous, nous avons mis en vente plusieurs propriétés par voie d'annonce et nous avons annoncé publiquement qu'elles étaient disponibles; nous n'avons pas eu de réponses. Disons qu'on nous a fait des offres, mais dans un but que nous n'approuvions pas et qui ne nous plaisait guère et nous n'avons pas voulu nous engager dans ce genre d'affaire. Dans ce sens-là, ce n'est pas une adjudication car nous ne prenons aucun engagement. Il arrive qu'on nous fasse deux ou trois offres; nous examinons alors ces propositions et choisissons celle qui nous semble promettre le meilleur usage du terrain et qui en même temps, servira le mieux les intérêts du National-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Cependant, chaque fois que le National-Canadien doit vendre un terrain ou un lot en surplus du terrain réservé aux voies, n'est-ce pas sa politique fondamentale de le mettre en adjudication ou de le vendre par une méthode analogue.

M. GORDON: Non, ce n'est pas une règle générale. Nos efforts dans ce sens ne sont que très récents. Pendant longtemps, et jusqu'à tout récemment, ces terrains étaient disponibles mais on ne faisait rien pour encourager des acheteurs à s'y intéresser et à les mettre en valeur. Nous avons donc adopté cette politique en guise de tentative pour utiliser des terrains que l'on considérait soit disponibles soit perdus, selon l'optique.

M. HORNER (*Acadia*): Je partage ce point de vue. Cependant, ne pensez-vous pas qu'une adjudication rehausserait vos prix d'une manière ou de l'autre. Je songe justement aux 22 acres qui restent dans le centre de Saskatoon.

M. GORDON: Non, dans pareil cas, on ne peut les mettre en adjudication. Personnellement, je ne le ferais pas. Je tiens à ce que ce terrain soit utilisé au mieux de l'intérêt des chemins de fer. Dans ce but, nous demandons aux parties qui nous proposent d'acheter ces terrains de nous soumettre un projet de l'aménagement et de l'utilisation qu'ils ont en vue. Notre but n'est pas uniquement de vendre du terrain à n'importe quel acheteur qui, après en avoir fait l'acquisition, pourrait fort bien le laisser à l'abandon pendant dix ans. C'est justement ce que nous voulons éviter; nous désirons que ces terrains soient mis en valeur.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que cette ville doit avoir des règlements municipaux prévoyant la construction pour une date déterminée.

M. GORDON: Je me permets d'en douter. On ne peut forcer un particulier à aménager un terrain dont il serait le propriétaire.

M. HORNER (*Acadia*): Il se peut que ce soit différent en Alberta.

M. GORDON: Je serais bien surpris qu'il existe une loi de ce genre.

M. LLOYD: J'aurais voulu moi aussi obtenir une réponse semblable au cours de mon interrogatoire.

Le PRÉSIDENT: Je vous en donnerai l'occasion un peu plus tard.

M. LLOYD: Les réponses sont très intéressantes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Crossman.

M. CROSSMAN: J'essaye de recueillir les réponses aux questions que m'ont posées certains particuliers, tout récemment. Ma circonscription est voisine de celle où se trouve Moncton, c'est-à-dire Westmoreland. L'aménagement de Moncton s'est-il fait suivant le même programme que celui de Saskatchewan et de Montréal, dont vous nous avez donné les détails?

M. GORDON: L'idée générale en était la même, en effet. Nous avons mis des terrains à la dispositions de l'organisateur de cet aménagement. Ce dernier avait tracé des plans que nous approuvions et à l'heure actuelle, il travaille à la réalisation de ce projet.

M. CROSSMAN: Au premier paragraphe de la rubrique «Immeubles», nous lisons:

> «Dans le cadre de l'action entreprise par le N.-C. pour remettre ses propriétés en valeur, d'importants projets d'aménagements urbains continuent de progresser dans plusieurs villes du Canada. Ces réalisations font appel à la collaboration des autorités municipales et de l'entreprise privée.»

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CROSSMAN: Cela veut-il dire en collaboration avec l'une ou avec l'autre ou avec les deux?

M. GORDON: En collaboration avec chacune d'elle et avec les deux. Dans bien des cas, il nous faut avant tout entrer en pourparlers avec les autorités municipales afin de répartir les terrains en zones appropriées; en effet, les terrains doivent parfois être divisés en secteurs industriels plutôt qu'en zones résidentielles. Une fois que nous sommes ainsi protégés, nous entrons en pourparlers avec le particulier qui organise l'aménagement ou, dans certains cas, il arrive que le particulier en question entre le premier en contact avec nous et qu'à deux nous entamions des pourparlers avec les autorités municipales.

M. CROSSMAN: Avez-vous pris contact avec les autorités municipales de Moncton?

M. GORDON: Oui, bien sûr.

M. CROSSMAN: La société qui a pris ce lot a bail et qui s'occupe de la construction se propose-t-elle de construire encore d'autres immeubles, ou est-ce là tout ce qu'elle va entreprendre?

M. GORDON: Non, elle projette d'y construire encore d'autres immeubles. C'est la *Terminal Centre Corporation* qui se charge du programme de construction et, actuellement, cette société a entamé des pourparlers dans le but de diviser et de sous-louer cet emplacement pour y installer, au moment où il sera libre, un supermarché et d'autres établissements commerciaux situés aux alentours de la gare, et nous avons bon espoir que nous pourrons réaliser ce plan d'aménagement.

M. CROSSMAN: Ce projet comprend-il les terrains rendus libres par la démolition des vieux immeubles?

M. GORDON: Oui, cela fait partie de notre projet, mais la grosse question reste à savoir si notre projet réussira et si les parties intéressées consentiront à y investir leurs capitaux.

M. CROSSMAN: Y a-t-il des terrains disponibles?

M. GORDON: Oui, cette affaire se discute actuellement.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais poser encore une question, monsieur le président. Vous avez déjà fait preuve de beaucoup de patience et je voudrais voir clair dans l'affaire conclue à Saskatoon. Est-il exact que la ville a versé une somme de $2,600,000 pour la suppression des voies et pour l'usage d'un pont?

M. GORDON: C'est le prix que la ville a payé pour toute la transaction dont je vous parlais, pour tout l'ensemble.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, mais d'autre part, il vous reste presque tout le terrain?

M. GORDON: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Ainsi, on pourrait dire en somme que la ville a payé $2,600,000 pour solutionner son problème de circulation et pour l'usage d'un pont, tout ceci exprimé en termes très généraux.

M. GORDON: Cette somme sert aussi de compensation pour la réinstallation de notre emprise à un autre endroit.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous réalisé par là une transaction intéressante?

M. GORDON: Je le crois.

M. HORNER (*Acadia*): Vous n'ignorez pas que Saskatoon est la troisième des grandes villes du Canada en voie d'expansion; et cependant, la circulation n'y posera aucun problème au cours des prochaines années.

M. GORDON: C'est ce que croient les habitants de Saskatoon. Nous avons discuté cette question à fond au Conseil et dans des débats publics pendant bien longtemps et tout le monde a convenu que c'était une excellente affaire.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois en effet que vous avez fait une excellente affaire mais que, par contre, il n'en a pas été de même pour la ville.

M. GORDON: Fort bien. Consignez cette remarque au hansard, s'il vous plaît.

M. STENSON: Avez-vous prévu des plans d'aménagement à Peterborough?

M. GORDON: Je ne puis vous répondre à brûle-pourpoint. Il me faudrait vérifier les dossiers. Je ne me souviens d'aucun aménagement de Peterborough pour le moment.

M. DEMCOE: Il n'est pas très important; il ne s'agit que de l'emplacement de la gare et de l'emprise qui passe par la localité.

M. STENSON: Avez-vous acheté du terrain en dehors de Peterborough?

M. DEMCOE: Pas que je sache.

M. STENSON: Si le Pacifique-Canadien avait acheté du terrain, consentiriez-vous à collaborer avec cette dernière société pour aménager cette région?

M. GORDON: Cela dépendrait de l'aménagement projeté.

M. STENSON: Je suppose qu'il s'agirait de déplacer la gare centrale du centre de la ville, car c'est une petite ville qui compte probablement 150 passages à niveau.

M. GORDON: Cela dépendrait entièrement de la nature de la proposition. Je ne puis me prononcer d'emblée.

M. STENSON: Je crois qu'il se conclut à l'heure actuelle un achat de terrain situé juste en dehors de la ville et je crois que le National-Canadien en est l'acheteur.

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas, mais cela se pourrait.

M. STENSON: Travaillez-vous en collaboration avec le Pacifique-Canadien pour la réalisation de ces projets d'aménagement autour des petites villes?

M. GORDON: Je ne me souviens pas d'un cas où la chose eût été possible. Quoi qu'il en soit, notre politique ne s'y oppose certainement pas. Chaque fois que nous aurions un intérêt commun, nous pourrions certainement joindre nos efforts à ceux du Pacifique-Canadien.

M. SOUTHAM: Je n'ai qu'une question d'ordre général à poser au sujet du paragraphe «Immeubles». Nous avons appris récemment que l'on se proposait de déplacer la gare d'Ottawa. Travaillez-vous en collaboration avec le Pacifique-Canadien dans ce projet?

M. GORDON: Oui. Tous les plans ont été tracés sous la direction du gouvernement fédéral. Le déplacement de la gare vient s'insérer dans un plan gouvernemental d'aménagement de la Capitale nationale dont la réalisation se fera, au cours de plusieurs années, par l'intermédiaire de la Commission de la Capitale nationale. Cette dernière a élaboré un plan qui implique à la fois le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et le plan prévoit le déplacement de la gare. Ces plans ont été sanctionnés.

M. SOUTHAM: A-t-on fixé une date de réalisation de ce projet?

M. GORDON: Cet aménagement doit être terminé avant l'année du centenaire, vers 1966. Il est compris au programme du centenaire.

M. SOUTHAM: Je vous remercie.

M. BROWN: On a posé diverses questions concernant le paragraphe consacré aux immeubles. J'ai une question qui se rapporte à l'expansion industrielle.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. ROCK: Je ne suis pas d'accord, à moins qu'il n'y ait plus d'autres questions sur les immeubles.

M. LLOYD: Je propose que nous passions maintenant à la rubrique intitulée «Expansion industrielle». Je n'ai plus de questions à poser au sujet de la question des immeubles.

Le PRÉSIDENT: Je devine le sentiment du comité. Très bien, monsieur Brown.

M. BROWN: Pouvez-vous me dire si on songe à effectuer des aménagements ferroviaires à Brantford (Ontario)?

M. MILLAR: Non, non. C'est une région économiquement faible.

M. GORDON: Les aménagements ferroviaires dont nous parlons ne sont pas de véritables aménagements ferroviaires. Il s'agit tout simplement de 356 entreprises diverses qui se sont établies dans le rayon d'action de nos lignes de chemin de fer. C'est tout. Il ne s'agit pas d'aménagements réalisés par le Réseau.

M. BROWN: Seraient-ce des aménagements municipaux?

M. GORDON: Non, il s'agit de l'établissement de sociétés privées, d'usines, d'industries manufacturières, d'entreprises d'entreposage ou de toutes autres installations du genre. Par le truchement de notre service d'expansion industrielle, nous tentons d'attirer de nouvelles industries à s'établir dans les régions que nous desservons. Lorsque nous apprenons qu'un exploitant songe à déménager son usine dans une autre localité ou à s'engager dans un autre commerce, nous nous présentons chez lui et tentons de le persuader qu'un endroit situé à proximité du National-Canadien lui offre les meilleurs avantages. Mais il s'agit de son projet d'aménagement et non du nôtre.

M. BROWN: Avez-vous fait des démarches dans ce sens à Brantford (Ontario) ou proposé à des entreprises de l'endroit d'effectuer des travaux d'expansion industrielle?

M. GORDON: Je ne puis vous répondre sans consulter de nouveau mes dossiers. Nous offrons ce service à tous les intéressés.

M. BROWN: En 1963, y a-t-on établi un complexe privé près des nouvelles entreprises industrielles?

M. GORDON: A Brantford?

M. BROWN: Oui.

M. GORDON: Êtes-vous au courant, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Non, je ne possède aucun renseignement à ce sujet.

M. GORDON: Le rapport mentionne que nous avons construit 248 voies de service privées destinées à de nouvelles installations et expansions. Je n'ai pas en ma possession la liste des endroits où elles se trouvent. Nous desservons l'entreprise *Massey-Ferguson* près de Brantford.

M. BROWN: Oui.

M. GORDON: Voici un bon exemple. Il y a quelques années, la *Massey-Ferguson* songeait à s'établir à quatre, cinq ou six endroits différents et grâce

à nos efforts—nous ne saurions vous le prouver—nous avons abordé ses dirigeants, comme nos concurrents l'ont sans doute fait, et leur avons montré les avantages qu'ils tireraient s'ils s'établissaient à proximité de notre ligne de chemin de fer. Le National-Canadien ne peut s'attribuer tout le mérite de leur établissement à cet endroit, qui n'en est pas moins l'aboutissement des démarches que la société a faites auprès de la *Massey-Ferguson.*

Notre service d'expansion industrielle étudie presque tous les endroits du Canada que le National-Canadien dessert afin de pouvoir fournir des renseignements quant aux possibilités qu'offrent ces endroits du point de la main-d'œuvre, de l'approvisionnement d'eau potable, de bois ou de tout autre trait caractéristique de la région. Lorsque nous apprenons qu'une entreprise cherche à s'établir, nous nous abouchons avec ses dirigeants et leur remettons une brochure renfermant tous les renseignements utiles sur les régions qui, à notre avis, pourraient les intéresser.

M. BROWN: Estimez-vous que plusieurs entreprises ont recours au service que vous offrez?

M. GORDON: Oui, nous recevons un bon nombre de demandes en ce sens.

Le PRÉSIDENT: Cela termine-t-il notre étude de la rubrique «Expansion industrielle»?

M. LLOYD: Non, j'attendais l'occasion de poser une question.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Lloyd.

M. LLOYD: Mes questions se rapportaient à la question des immeubles.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions au sujet des immeubles?

M. LLOYD: Je veux poser certaines questions ayant trait à l'expansion industrielle. Monsieur Gordon, le rapport mentionne «Le Canadien-National a continué de fournir un service complet d'expansion industrielle visant à attirer de nouvelles entreprises minières, industrielles et commerciales, dans les diverses régions qu'il dessert.» En favorisant l'expansion industrielle, vous songez sans doute à accroître le transport par rail. Tentez-vous de la même façon à favoriser le trafic des chemins de fer Nationaux du Canada à l'étranger?

M. GORDON: A l'étranger?

M. LLOYD: Oui.

M. GORDON: Aux États-Unis, par exemple?

M. LLOYD: Ou en Grande-Bretagne ou en France?

M. GORDON: Oui, chaque fois qu'une certaine entreprise manifeste un certain intérêt, il est possible de nous mettre en rapport avec elle par l'entremise de nos divers bureaux situés à l'étranger.

M. LLOYD: Le Pacifique-Canadien est-il avantagé à ce sujet?

M. GORDON: Comme me l'a rappelé M. Vaughan, l'établissement de la fabrique de tapis à Truro, par suite de nos entretiens avec les intéressés, témoigne des efforts déployés par notre service d'expansion industrielle.

M. LLOYD: Vous voulez dire que cette entreprise manufacturière s'est établie à cet endroit, grâce aux efforts du National-Canadien?

M. VAUGHAN: Nous le croyons, mais nous ne nous en attribuons pas tout le mérite. Nos gens de London y ont été pour quelque chose.

M. LLOYD: Vous conviendrez que la façon de l'exprimer était exacte. Puis-je vous demander si l'*Industrial Estates* est partie à ce marché?

M. GORDON: Nous avons communiqué avec elle. Nous avons fait valoir les avantages que Truro lui offrait. Nous lui avons fourni tous les renseignements possibles et s'il y en eut d'autres ou non qui sont intervenus après nous, je ne saurais le dire...

M. VAUGHAN: Évidemment, l'*Industrial Estates* de la Nouvelle-Écosse s'est bien occupée de l'affaire.

M. LLOYD: Le Pacifique-Canadien l'emporte-t-il sur vous en matière de transport, vu qu'il exploite les *Canadian Pacific Shipping Lines*?

M. GORDON: Je dirais peut-être, mais pas encore autant qu'il appert, car nous entretenons des rapports étroits avec d'autres compagnies de navigation; c'est peut-être la raison qui explique que nous réussissons aussi bien que le Pacifique-Canadien dans ce domaine. Je crois que l'hypothèse que vu que le Pacifique-Canadien possède ses propres services de messageries maritimes il obtienne une plus grande partie du marché du transport par rail que nous n'est pas fondée.

M. LLOYD: Avez-vous déjà tenté de conclure certaines ententes avec les compagnies de navigation?

M. GORDON: Oui, nous avons conclu des ententes avec diverses sociétés.

M. LLOYD: Ces ententes prévoient-elles le versement de subventions à l'égard de l'exploitation desdites sociétés?

M. GORDON: Non. Je ne suis pas au courant d'aucune entente du genre. Il s'agit, tout simplement, d'ententes commerciales, selon lesquelles elles acheminent, vers notre société, les commandes de transport et nous leur rendons la réciproque.

M. LLOYD: Dernièrement, j'ai fait parvenir une demande de renseignements à votre bureau, de Montréal, par l'entremise du ministère des Transports. Je crois qu'il y a quelques années, votre société a effectué un versement de $100,000; mais je ne sais pas s'il s'agissait d'un versement annuel.

M. VAUGHAN: J'ai répondu à cette lettre.

M. LLOYD: Le versement s'adressait à la Cunard.

M. VAUGHAN: J'ai répondu à la lettre à laquelle vous faites allusion.

M. LLOYD: Je ne sais pas si vous y avez répondu ou non. Je ne suis autorisé qu'à poser des questions ici.

M. VAUGHAN: Je dis que vous avez mentionné nous avoir adressé une lettre, par l'entremise du ministère des Transports et que j'ai répondu à ladite lettre. Il est possible que M. Gordon n'ait pas vu la lettre. Je ne dis rien de plus.

M. LLOYD: Je ne me soucie guère qu'il l'ait vue ou non. S'il désire que vous répondiez à la question, peu m'importe. Je crois savoir que, il y a quelques années, la *Cunard Steamship Company* a reçu $100,000 pour assurer le transport vers Halifax; est-ce exact?

M. GORDON: Je n'ai pas reçu de lettre à ce sujet. Monsieur Vaughan, vous souvenez-vous avoir répondu à une lettre traitant de la question?

M. VAUGHAN: Oui. Le ministère des Transports m'a demandé de consulter nos anciens registres afin de savoir ce dont il s'agissait. Nous les avons examinés jusqu'en 1920.

M. LLOYD: Nous avons établi que vous êtes au fait de cette situation.

M. VAUGHAN: Oui. Je suis au courant. Je n'ai pas la lettre en main. Nous recevons des milliers de lettres.

M. LLOYD: Je sais, et nous poserons des milliers de questions tant que nous n'obtiendrons pas les réponses voulues.

M. VAUGHAN: Quelle est votre question?

M. LLOYD: La voici. L'échange de lettres, révèle que vous êtes au courant de cette affaire, monsieur Vaughan. N'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas la lettre ici. Je me suis donné passablement de mal pour vous procurer les renseignements que vous désiriez.

M. LLOYD: Ne vous en souvenez-vous d'aucun?

M. VAUGHAN: Oui. Je me rappelle, mais je n'ai pas les lettres en ma possession.

M. LLOYD: Si vous entendiez la question, peut-être seriez-vous en mesure d'y répondre.

M. VAUGHAN: Bien, posez-la.

M. LLOYD: Un versement, sous la forme d'une subvention annuelle, n'a-t-il pas été fait au Pacifique-Canadien, dans le but de favoriser les opérations de transport?

M. VAUGHAN: Cette affaire remonte à quelques années, si je me souviens bien. Si vous aviez la lettre, peut-être pourrai-je me rafraîchir la mémoire.

M. LLOYD: Je ne l'ai pas. Je ne vous épie pas, je cherche à obtenir des renseignements.

M. VAUGHAN: Posez votre question et je tenterai d'y répondre. Si je ne suis pas en mesure de le faire, j'obtiendrai les renseignements d'ici à demain et je vous les transmettrai.

M. GORDON: Je n'ai pas encore entendu la question. Je ne sais pas ce que vous désirez savoir.

M. LLOYD: Je cherche à établir si, au Canada ou à l'étranger, vous effectuez ce genre de versements, comme vous l'avez fait il y a quelques années, à des compagnies de navigation dans le but d'assurer le service de transport depuis des endroits situés au terminus de vos lignes, établissant ainsi un service de transport international.

M. GORDON: Je ne le crois pas.

M. VAUGHAN: Les renseignements se rapportent à une situation qui s'est produite il y a quelques années.

M. LLOYD: De toute façon, vous ne suivez plus cette pratique, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Nous avons conclu une entente avec Cunard.

M. GORDON: Oui, nous avons conclu une entente avec Cunard et avec la ligne Manchester. Lorsque nous exploitions la *Canadian National West Indies Steamships*, nous payions certaines subventions. Je ne me souviens pas de versements faits directement dans le but d'obtenir une part du marché du transport. Je ne suis pas au courant d'aucune subvention qui ait été versée à ce sujet.

M. LLOYD: Peut-être que M. Vaughan pourrait vous mettre au courant de la lettre qu'il a mentionnée avoir écrite au sujet de cette affaire.

M. VAUGHAN: Je ne l'ai pas en main.

M. LLOYD: Ne suis-je pas autorisé à dire que cette pratique existait dans le passé, vu que votre ministère me l'a dit?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. LLOYD: C'est ce que m'a appris le ministère des Transports et je vous demande tout simplement si la pratique se poursuit actuellement.

M. VAUGHAN: Pas que je sache, non.

M. LLOYD: Avant de formuler cette remarque, je vous ai demandé si le Pacifique-Canadien avait quelques avantages sur vous au sujet du transport ferroviaire, vu qu'il exploitait des lignes de navigation; vous m'avez répondu qu'on pourrait le croire. Avez-vous déjà songé à adopter une ligne de conduite semblable à la ligne de conduite du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire à établir des services de transport maritime, ce qui pourrait entraîner un accroissement du transport ferroviaire?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Du point de vue économique, cela pourrait-il se faire?

M. GORDON: Nous ne le croyons pas.

M. LLOYD: Vous avez fait des études exhaustives avant d'établir ce fait?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Ne faites-vous pas concurrence au Pacifique-Canadien à Saint-Jean?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Les navires du Pacifique-Canadien ne font-ils pas escale à Saint-Jean?

M. GORDON: S'agit-il d'une affirmation ou d'une question?

M. LLOYD: Je suppose qu'une grande partie des marchandises que vous transportez à destination ou en provenance de Saint-Jean y ont été amenées par les navires du Pacifique-Canadien.

La question que je désire vous poser maintenant se rapporte à la rubrique intitulée «Expansion industrielle», dans laquelle il est mentionné que 356 exploitations minières, industries manufacturières et entreprises d'entreposage et de distribution se sont établies dans le rayon d'action des services-marchandises du National-Canadien.

Il y a un moment, vous parliez de l'entreprise située à Truro. Combien de ces 356 entreprises se sont établies en Nouvelle-Écosse, par exemple?

M. GORDON: J'ai en main le chiffre se rapportant à la région atlantique; 35 s'y sont établies. Je devrais vous fournir les chiffres relatifs à toutes les régions.

M. LLOYD: Avez-vous la ventilation par région?

M. GORDON: Oui. Dans la région atlantique, il y en a 35; dans la région du Saint-Laurent, 89; dans la région des Grands lacs, 88; dans la région des Prairies, 52; dans la région des Rocheuses, 92, soit un total de 356 pour l'ensemble du Canada; dans la région occidentale du Grand Tronc, 42, soit un total de 398 pour l'ensemble du Canada et de ladite région.

M. LLOYD: Je suppose qu'un grand nombre de ces entreprises se sont établies de concert avec d'autres et que vous avez déployé des efforts afin de favoriser l'établissement de ces entreprises mais que vous n'en avez pas tout le mérite.

M. GORDON: Non, je n'ai pas affirmé que les résultats obtenus sont attribuables à nos seules démarches. Nous avons tenté par tous les moyens possibles d'intéresser les gens à venir s'établir dans notre rayon d'action.

M. LLOYD: Votre société compte-t-elle un service des recherches qui étudie les possibilités d'expansion industrielle dans toutes les régions ou ne cherchez-vous qu'à faire valoir les renseignements que vous possédez au sujet de la région que le National-Canadien dessert?

M. GORDON: Je vous donne lecture de la première phrase de la rubrique «Expansion industrielle» de notre rapport, à la page 6:

> Le National-Canadien a continué de fournir un service complet d'expansion industrielle visant à attirer de nouvelles entreprises minières, industrielles et commerciales dans les diverses régions qu'il dessert.

M. LLOYD: Oui. Je me demande si le service complet que vous fournissez comprend des recherches visant à établir où il serait possbile d'établir des industries?

M. GORDON: C'est le but de notre service. A ce service se rattachent des recherches en matière de marché; nous tenterons de fournir tous les renseignements possibles afin d'inciter les gens à établir leur entreprise dans les régions desservies par notre société ferroviaire ou dans leur voisinage.

M. LLOYD: Je suppose qu'une grande partie des données relatives à ces possibilités vous parviennent d'autres sources?

M. GORDON: Oui, nous les obtenons de sources de tous genres.

M. LLOYD: Et il appartient à votre service de coordonner les renseignements obtenus?

M. GORDON: Oui. Nous obtenons ces renseignements des journaux commerciaux, des municipalités et de toutes autres sources.

M. LLOYD: Favorisez-vous ce genre d'intérêt à l'étranger?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Tout comme au Canada?

M. GORDON: Oui.

M. VAUGHAN: Halifax a fait l'objet d'une étude du genre; vous vous en souvenez peut-être.

M. LLOYD: De laquelle s'agit-il?

M. VAUGHAN: L'une des enquêtes sur l'expansion industrielle dont vous parlez. Elle constitue une section du registre public et je me ferai un plaisir de vous en adresser un exemplaire, si vous désirez le lire.

M. LLOYD: J'ai vu celui dont vous parlez, mais je ne vous interrogeais pas à ce sujet; ce à quoi je fais allusion n'est pas aussi explicite; il s'agit d'un exposé général.

M. VAUGHAN: Je me demandais si c'était bien celui dont vous parliez.

M. LLOYD: C'est un document bien agencé, renfermant un exposé des possibilités qu'offrent les services déjà établis.

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur MacEwan.

M. MACEWAN: Je crois qu'on en a effectué une récemment dans la région du comté de Pictou.

M. GORDON: Oui. On en a mené plusieurs en Nouvelle-Écosse.

M. LLOYD: Je me demande dans quelle mesure elles se révèlent utiles?

Le PRÉSIDENT: Adoptons-nous cette rubrique?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Adoptés.

Le PRÉSIDENT: Demain, nous nous réunirons à 10 heures.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, pourquoi pas à 9 h. 30?

Le PRÉSIDENT: Non, car le sous-comité directeur se réunit à 9 h. 30.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU JEUDI 18 JUIN ET DU
VENDREDI 19 JUIN 1964

Concernant le

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TÉMOINS:

L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports

Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Donald Gordon, président; M. R. T. Vaughan, secrétaire; J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et Finances; J. W. Demcoe, vice-président, Transport et Entretien.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
21175—1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Jean-T. Richard

Vice-président: James Brown

MM.

Addison
Armstrong
Balcer
Basford
Beaulé
Béchard
Bell
Berger
Boulanger
Brown
Cadieu
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-les Îles*)
Cantelon
Cantin
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Émard
Fisher
Foy
Godin
Granger
Grégoire
Guay
Hahn
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Kindt
Korchinski
Lachance
Lamb
Laniel
Latulippe
Lloyd
Lessard (*Saint-Henri*)
Macdonald
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
McNulty
Millar
Olson
Orlikow
Pascoe
Prittie
Rapp
Regan
Rhéaume
Richard
Rock
Ryan
Southam
Stefanson
Stenson
Tucker—60.

(Quorum 12)

Secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 18 juin 1964
(6)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Balcer, Beaulé, Bell, Brown, Cadieu, Cantin, Cowan, Crossman, Crouse, Fisher, Grégoire, Guay, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Kennedy, Lamb, Lessard (*Saint-Henri*), Lloyd, Macdonald, MacEwan, Marcoux, Millar, Pascoe, Prittie, Regan, Rhéaume, Richard, Rock, Southam, Stefanson, Stenson—(32).

Aussi présents: L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports.

Du chemin de fer National du Canada: MM. Donald Gordon, président, R. T. Vaughan, secrétaire, J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finances, et J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1963, à la rubrique intitulée «Exploitation».

Sur proposition de M. Grégoire, avec l'appui de M. Beaulé,

Il est décidé—Que la rubrique intitulée «Exploitation» du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1963 soit approuvée telle qu'elle a été lue.

Le Comité entreprend ensuite l'étude de la rubrique intitulée «Service marchandises».

A midi et vingt minutes, l'interrogatoire des témoins est interrompu et le Comité s'ajourne jusqu'à 3 heures et demi cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(7)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit de nouveau cet après-midi à 4 heures et 12 minutes, sous la présidence de M. Richard.

Présents: MM. Beaulé, Béchard, Bell, Cadieu, Crossman, Émard, Fisher, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Kennedy, Korchinski, Lachance, Lloyd, Lessard (*Saint-Henri*), MacEwan, Marcoux, Matte, Millar, Pascoe, Regan, Rhéaume, Richard, Rock, Stenson—(25).

Aussi présents: Les mêmes personnes qui assistaient à la séance de ce matin.

Le Comité poursuit l'étude de la rubrique intitulé «Service marchandises» du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada visant l'année 1963.

Sur proposition de M. Lessard (*Saint-Henri*), avec l'appui de M. Beaulé,

Il est décidé—Que le Comité se réunisse à 7 heures et demie au lieu de 8 heures ce soir.

Sur proposition de M. Rock, avec l'appui de M. Millar,

Il est décidé—Que la rubrique intitulée «Service marchandises» du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1963 soit approuvée telle qu'elle a été lue.

A 5 heures et 53 minutes, l'interrogatoire des témoins au sujet de la rubrique intitulée «Service voyageurs» est interrompu et le Comité s'ajourne jusqu'à 7 heures et demie ce soir.

SÉANCE DU SOIR
(8)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit de nouveau ce soir à 7 h. et 42, sous la présidence de M. Richard.

Présents: MM. Beaulé, Brown, Cadieu, Cowan, Fisher, Granger, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Kennedy, Lachance, Lamb, Lloyd, MacEwan, Matte, Millar, Pascoe, Prittie, Rhéaume, Rock, Stefanson, Stenson, Tucker, Irvine—(23).

Aussi présents: Les mêmes personnes qui assistaient aux séances qui eurent lieu ce matin et cet après-midi.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1963.

Les rubriques intitulées «Service voyageurs», «Télécommunications» et «Hôtels» sont approuvées à l'unanimité.

A 10 h. 33, l'étude de la rubrique «Personnel et relations syndicales» est interrompue, faute de quorum; le Comité s'ajourne jusqu'à 9 heures et demie demain matin.

VENDREDI 19 juin 1964.
(9)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures et 37 minutes du matin, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Armstrong, Beaulé, Béchard, Bell, Cadieu, Cooper, Cowan, Crossman, Émard, Fisher, Granger, Grégoire, Horner (*Acadia*), Lachance, Lamb, Latulippe, Lloyd, MacEwan, Matte, Millar, Pascoe, Prittie, Rapp, Rhéaume, Richard, Rock, Southam, Stefanson, Stenson, Tucker—(30).

Aussi présents: L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports.

Du chemin de fer National du Canada: MM. Donald Gordon, président, R. T. Vaughan, secrétaire, J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finances, et J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien.

Le Comité poursuit l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux visant l'année 1963.

Les rubriques intitulées «Personnel et relations syndicales» et «Perspectives d'avenir» sont approuvées à l'unanimité.

Tout le rapport des chemins de fer Nationaux visant l'année 1962 est approuvé à l'unanimité.

Sont approuvés à l'unanimité: le rapport au Parlement des vérificateurs des chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1963; les budgets d'immobilisation et d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1964; le rapport annuel du trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1963.

M. Rhéaume propose, avec l'appui de M. MacEwan,

Que le Comité se réunisse à 4 heures de l'après-midi, le lundi 22 juin 1964 afin d'étudier le rapport annuel d'Air Canada. La motion est adoptée à l'unanimité.

A 10 h. 58, le Comité s'ajourne jusqu'à 4 heures de l'après-midi le lundi 22 juin 1964.

Secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

(A noter que tous les témoignages indiqués (Texte) dans le compte rendu de la séance du 19 juin 1964 (séance de l'après-midi) ont été enregistrés au moyen d'un appareil électronique, conformément à une recommandation contenue dans le septième rapport du comité spécial de la procédure et de l'organisation, qui a été présenté et adopté le 20 mai 1964.)

TÉMOIGNAGES

JEUDI 18 juin 1964

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous occupons maintenant de l'exploitation, mais avant de commencer laissez-moi vous rappeler que nous avons trois séances aujourd'hui et on a exprimé l'espoir que nous terminerons nos affaires aujourd'hui. Si nous concentrons notre attention sur le sujet en question sans faire trop de digressions nous pourrons fort bien terminer.

M. HORNER (*Acadia*): Ne me regardez pas ainsi, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: On m'a accusé de permettre à certains députés de s'éloigner trop de sujet. Je pense que nous pouvons terminer nos travaux aujourd'hui, si nous en tenons aux questions pertinentes. J'espère que si nous prêtons attention au sujet qui nous intéresse et qui est le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada nous pouvons en finir aujourd'hui ou au plus tard demain.

Le sujet à discuter maintenant est l'exploitation, à la page six du rapport. Avez-vous des questions à poser?

M. PASCOE: A propos de l'exploitation, le rapport mentionne l'atelier de réparation que l'on est en train de construire à Saskatoon. Pourra-t-on y réparer presque tous les wagons du réseau de l'ouest.

M. J. D. DEMCOE (*vice-président pour le transport et l'entretien*): On y fera l'entretien courant des locomotives et de n'importe quel matériel roulant. Tous les wagons en mauvais état, dans la région de Saskatoon, seront réparés dans ce nouvel atelier qui est en construction.

M. PASCOE: Quand vous parlez de la région de Saskatoon à quelle étendue pensez-vous?

M. DEMCOE: Je fais allusion à tous les trains qui arrivent ou qui partent de Saskatoon.

M. FISHER: A propos de l'exploitation, j'aimerais parler d'un sujet qui est familier à M. Gordon, ainsi qu'à M. Demcoe; c'est-à-dire la question des lignes directes.

Je croyais qu'à la suite de ce qui s'était passé au mois d'août dernier, les projets de lignes directes avaient été remis indéfiniment. Au début du mois dernier, j'ai appris que l'on projetait d'avoir une ligne directe avec une équipe de mécaniciens venant de Nakina et ensuite, par l'entremise des représentants des fraternités, j'ai reçu une lettre écrite par M. Warden, des bureaux de M. Bloomfield le directeur de Capreol (Ontario), datée du 21 mai 1964 et adressée au directeur général de la fraternité du personnel itinérant. J'aimerais rendre publics deux alinéas de cette lettre.

> Vous vous souvenez qu'à notre réunion du 21 mai, à Toronto, la question de pénurie prochaine de chauffeurs de locomotives avait été discutée en détail.
>
> Vous rendez-vous compte que l'unique solution qui s'offre à nous, d'après l'entente actuelle, est d'appliquer l'article 39 de la règle A, qui a été modifié par la convention signée à Montréal le 1er février 1955 (appelée l'entente sur les cotisations syndicales) qui forcerait les anciens mécaniciens dégradés, dans le poste d'avancement, de demeurer à Nakina tant qu'il y aura pénurie d'employés.

Pendant la discussion on a reconnu que forcer des employés à travailler dans des endroit qu'ils trouvent incommodes pour des périodes indéfinies, c'était leur imposer des inconvénients et créer une ambiance défavorable à la bonne entente entre les travailleurs et employeurs.

Nous voudrions faire une autre proposition qui supprimerait les inconvénients et ferait disparaître l'incertitude qui entoure l'avenir à long terme de Nakina. En résumé nous proposons que les lignes directes soient mises en service graduellement et au fur et à mesure entre Hornepayne et Armstrong, à mesure que le personnel diminue et (ou) bien que l'augmentation du trafic rend les employés qui sont actuellement situés à Nakina incapable de s'en occuper.

Autrement dit, les hommes actuellement établis à Nakina resteraient à Nakina et pourraient gagner le maximum de la distance d'acheminement mensuel, mais ce travail, qu'ils ne pourraient faire sur une base annuelle calculée dans la distance permise, serait exécuté par les employés de Hornepayne, entre Hornepayne et Armstrong. Il serait logique de commencer par les trains 1, 2, 9 et 10 et de continuer avec les autres trains par ordre de préférence, selon les conditions de travail et la diminution du personnel à Nakina et (ou) bien des besoins de l'augmentation du trafic.

Il y a plusieurs autres alinéas, mais ces deux-là sont ceux que je voulais rendre publics. La lettre est signée par M. R. A. Warden, directeur de l'exploitation.

Il y a ici, monsieur Gordon, deux facteurs en jeu et je voudrais les connaître davantage. Le premier concerne la question entière des projets des chemins de fer en ce qui concerne les secteurs du réseau où il y a pénurie de chauffeurs de locomotives et les secteurs du réseau où il y a un surplus; c'est-à-dire quels sont vos plans, particulièrement au sujet du déplacement de mécaniciens d'un secteur à l'autre.

La deuxième question est la suivante: quelle est l'attitude des chemins de fer Nationaux du Canada à propos des lignes directes, surtout en ce qui concerne les équipes de tête, sur tout le réseau de l'Ouest du Canada dans la région que j'ai mentionnée?

M. GORDON: C'est là un des problèmes du fonctionnement et de la période d'adaptation qui est très réel et qui s'est présenté, aisi que vous le savezzz, surtout à cause des nécessités nouvelles de l'exploitation qui ont surgi. Nous avons adopté la locomotive diesel, grâce à quoi nous profitons d'une plus grande flexibilité. Nous avons fait tous nos efforts pour travailler la main dans la main avec les représentants des ouvriers, dans chaque région, et nos directeurs locaux ont essayé de trouver un moyen d'entente, sur une base aussi raisonnable que possible, mais c'est, je dois le dire, le problème de transition auquel nous devrons faire face éventuellement. A la saison du transport des récoltes nous avons maintenu les plans de l'an passé. Nous avions tant à faire à cause des difficultés que le transport du blé présentait, que nous avons laissé le problème de côté pour le moment, mais il va falloir trouver une solution, car il faut organiser le fonctionnement qui doit coïncider avec les besoins de la circulation des trains.

En ce qui concerne la disponibilité des mécaniciens je dois dire qu'il n'est pas obligatoire qu'ils soient chauffeurs de locomotives. Nous aurons un système de formation qui produira des mécaniciens au fur et à mesure des besoins. Mais puisque c'est une affaire qui dépend de l'exploitation, monsieur Demcoe, peut-être voulez-vous dire quelque chose sur ce sujet?

M. DEMCOE: Je crois que vous avez dit tout ce qu'il y avait à dire.

FISHER: A certains points de votre réseau, d'après ce que je comprends, presque la moitié de vos trains fonctionnent maintenant sans chauffeurs de

locomotives. Cela résulte de l'entente générale. Cependant, dans d'autres endroits il y a un surplus. Il y a des chauffeurs de locomotives qui sont libres et que l'on pourrait appeler. Dans le cas de Nakina, on a présenté la pénurie des chauffeurs comme une des causes de l'introduction des lignes directes. Il est évident que l'on pourrait remédier à la pénurie en amenant les chauffeurs qui sont en surplus dans cette région.

A la suite d'une conversation avec les employés—et ainsi que vous le savez ce sont des conservations officieuses, à batons rompus et sans suite—j'ai eu l'impression certaine qu'ils préféreraient cette solution plutôt que d'avoir des lignes directes.

M. DEMCOE: Je pense que maintenant on a besoin de mécaniciens à Nakina. Nakina n'a pas assez de mécaniciens. Afin d'en avoir nous devons envoyer nos chauffeurs, qui sont classés comme mécaniciens, de Toronto, Allandale et Capreol à Nakina. Ces employés, ou la plupart d'entre eux ne veulent pas aller à Nakina pour deux, trois, ou quatre mois.

M. FISHER: Mais les employés de Nakina ne veulent pas non plus travailler sur une ligne directe; et nous voilà de nouveau rendus à la question que je soulève continuellement, monsieur Gordon. Dans ces petites localités—Biggar et Nakina sont de bons exemples—on a l'impression que l'administration n'a pas du tout considéré les conditions de la communauté ni les conditions immobilières de ses employés. Je ne sais pas quelle est la meilleure solution. Vous voulez profiter des avantages du nouveau matériel dans le nouvel arrangement que vous avez inauguré. On peut comprendre que les ouvriers n'accepte pas ce qui, d'après eux, représente des pertes personnelles et des inconvénients, et c'est pourquoi ils font peut-être les difficiles. Vous savez, je ne m'étonnerais pas que, si vous annoncez l'établissement des lignes directes pour le mois d'août de cette année—et je suis sûr que M. Cooper et les autres députés de ces régions en question peuvent confirmer ce que je dis—on entendra des hauts cris et on nous enverra des délégations et toute l'histoire va recommencer de nouveau. Je voudrais bien savoir pourquoi on ne peut pas traiter cette question de lignes directes avec une méthode plus effective que celle employée jusqu'à présent.

M. DEMCOE: Il faut admettre que la situation à Biggar diffère de celle à Nakina. Biggar est un point de retour, et nous y avons des installations pour les hommes; Nakina est une gare terminus et les employés y ont leurs maisons, ainsi que vous venez de le dire. Ce sont deux problèmes différents.

M. FISHER: Ce sont deux problèmes différents, mais pour le cheminot c'est la même chose; c'est-à-dire, il se regimbe contre les lignes directes.

M. DEMCOE: Non.

M. GORDON: Pas dans tous les cas. J'ai étudié le problème et j'ai eu plusieurs discussions sur le sujet. Ce n'est pas un problème qui se prête à une solution universelle, et il faut le résoudre en tenant compte des conditions locales. Il y a des cas qui présentent très peu de difficultés et les employés sont très heureux de ces changements, car certains y gagnent. Un homme peut y trouver son avantage et un autre n'y gagne rien. C'est une de ces situations très difficiles que nous devons résoudre, pas à pas, selon les circonstances des divers endroits qui sont en jeu. Et d'après ce que je comprends, ces lignes directes ne sont pas toutes semblables non plus. Il y a des circonstances différentes en ce qui concerne les terminus, et autre choses semblables. Il y a quelques années, nous avons eu beaucoup de difficultés à Reddit, mais nous avons trouvé une solution à la grande satisfaction des employés intéressés; ils préfèrent les conditions présentes à celles d'autrefois.

Comme dans tout ce qui amène des changements, la première réaction est toujours hostile, car les hommes craignent tout ce qui risque de changer leurs

conditions de vie et de travail actuelles. Nous avons constaté, lorsque nous avons pu mettre le système à exécution, qu'ils y ont trouvé certains avantages qu'ils n'avaient pas prévus. Je ne crois pas pouvoir vous donner une meilleure réponse qu'en vous affirmant que c'est un de ces problèmes que l'on fait mieux de laisser aux soins des dirigeants régionaux et aux fraternités locales et qui se résoudra de lui-même. C'est la situation qui est continuelle, en ce qui concerne chaque employé, qui est difficile.

M. FISHER: Je vais exprimer un point de vue égoïste. J'aimerais mieux que les lignes directes aillent de Nakina vers l'ouest à Sioux Lookout. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi on a décidé de faire fonctionner les lignes directes entre Hornepayne et Armstrong?

M. GORDON: C'est bien ce que je veux dire; nous devons étudier chaque cas particulier, et je crains que ce soit impossible. Ce sont les officiels régionaux qui nous donneront les détails et nous étudierons chaque cas selon les circonstances particulières. Connaissez-vous ce cas particulier M. Demcoe?

M. DEMCOE: Une des raisons principales est qu'il existe deux ententes. Une entente avec l'est et une avec l'ouest, et la ligne de démarcation est à Armstrong. C'est là une des difficultés. Si les équipes vont de Hornepayne à Armstrong tout se passe sur les terres de l'est et d'après l'entente avec l'est.

M. FISHER: C'est d'intérêt vital pour moi, car cela concerne le bien-être économique d'une des localités de mon district électoral. Si le problème de l'ancienneté, à propos des diversions entre l'est et l'ouest, peut être résolu, Nakina y gagnerait beaucoup. Il n'y a vraiment pas d'autre solution économique pour les habitants ou pour tous ceux qui ont des intérêts là, et il y aurait de grands avantages à en tirer. Je ne vois pas en quoi Hornepaygne et Sioux Lookout en souffriraient.

M. DEMCOE: A la suite des discussions entre les employés de nos régions, au sujet d'avoir Armstrong et Nakina aux points extrêmes des lignes directes, on a découvert que les employés de ces territoires préfèrent les lignes directes entre Nakina et Armstrong.

M. FISHER: Je vois, monsieur Gordon, que d'après ce que vous dites, votre nouvelle ligne de conduite est de laisser ces problèmes aux mains des dirigeants régionaux, plutôt que de suivre la ligne de conduite d'il y a deux ou trois ans, qui était de faire le changement général en une seule fois.

M. GORDON: C'est bien cela.

M. FISHER: Pourquoi avez-vous changé votre ligne de conduite?

M. GORDON: Parce que, lorsque nous avons essayé d'avoir, ainsi que vous le proposiez tout à l'heure, une ligne de conduite générale, nous avons rencontré des difficultés locales qui ne se prêtaient pas à des solutions généralisées, et nous avons trouvé qu'il était préférable de discuter, pendant une période transitoire, avec les représentants des fraternités et avec les employés, les questions qui regardent non seulement le sujet du fonctionnement à ces endroits-là, mais les employés eux-mêmes.

M. FISHER: Pouvez-vous me dire, simplement, si dans les conventions actuellement en vigueur vous pouvez faire des changements unilatéraux.

M. GORDON: Oui, tout ce que nous faisons est compris dans l'entente sur les salaires qui concerne ces employés en particulier. Dans chaque cas, nous observons toutes les conditions de l'entente, en ce qui regarde les changements, l'ancienneté et ainsi de suite, enfin tout ce qui peut toucher les employés.

M. FISHER: Quand vous déménagez 400 employés de London, vous portez un grand coup à la communauté au point de vue des salaires et de ce qui s'en suit, mais London est une grande ville. Cependant, les petites localités dépendent presque entièrement des chemins de fer. Nakina a été créé par le chemin de fer, et pour ainsi dire toute la population a été établie par l'organisation créée par la compagnie.

M. GORDON: C'est la vérité même et, ainsi que je l'ai dit et répété, toutes ces conditions ont surgi à cause du choc provoqué par l'avènement des diesels et les changements survenus par l'abandon des locomotives à vapeur. En vérité, les locomotives à vapeur nécessitaient des terminus tous les 130 ou 150 milles. Si nous ne nous occupons pas de la question maintenant nous n'arriverons jamais à ajuster les chemins de fer aux changements causés par les diesels.

M. FISHER: N'est-il pas possible du tout d'introduire le principe que ces employés méritent une sorte d'indemnité ou d'aide? Permettez que je cite l'exemple d'un mécanicien de ma connaissance qui pourrait être en cause. Il possède une maison qui lui coûte environ $8,000 à $9,000—peut-être un petit peu plus, mais c'est mon évaluation. La valeur de cette maison, si les équipes roulantes sont envoyées ailleurs, baisserait à environ $2,000, car il n'y aurait plus d'offres. La difficulté et la résistance principales dépendent en réalité de la très forte perte d'argent que ces gens doivent subir et, cependant, les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont jamais donné d'indication qu'ils sont prêts à adopter cette solution.

M. GORDON: Cette question a été discutée à plusieurs reprises. Il est presque impossible d'arrêter un principe qui régisse une situation de ce genre, parce que chaque année des différences surgissent dans les collectivités qui pourraient donner lieu à des réclamations portant que des gens ont fait une perte d'argent relativement à la valeur de la propriété et ainsi de suite, et je ne sais vraiment pas où tirer la ligne. En outre, comme vous le savez, la question en général a fait l'objet d'une longue discussion en ce qui concerne les modifications à apporter à la Loi sur les chemins de fer, et ainsi de suite.

M. FISHER: Comme vous le savez, notre Comité a approuvé le principe l'année dernière.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Comme vous le savez, notre Comité a approuvé le principe l'année dernière.

M. GORDON: Je ne sais vraiment pas comment aborder la question sauf en la considérant de l'ordre des situations générales qui sont inhérentes à l'exploitation d'un chemin de fer. Je vous représente que la question ne peut pas être étudiée du point de vue du N.-C. seulement.

M. FISHER: Je conclus de vos observations que si le principe était reconnu par un statut approuvé par la Chambre des communes, vous seriez prêt à vous y conformer.

M. GORDON: Nous nous soumettrons toujours à la loi si elle est mise en vigueur, mais vous devez toujours vous rappeler qu'il s'agit d'une question générale à base d'un principe très important qui entraîne l'obligation de se demander si une loi de cette portée destinée à corriger des inéquités doit être appliquée à l'industrie des chemins de fer seulement ou si elle doit aussi appliquer le principe à l'industrie en général.

M. FISHER: Je suis très heureux que le ministre des Transports soit présent vu que nous pouvons lui demander ce qui est advenu des recommandations du Comité de l'année dernière sur le sujet.

L'hon. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Ma réponse est que la question fait l'objet d'une étude très poussée à l'heure actuelle.

M. HORNER (*Acadia*): Le gouvernement prépare-t-il une loi dans ce sens?

M. PICKERSGILL: Mon opinion sur le sujet est qu'il me semblerait nous livrer à un exercice purement académique que de préparer de nouvelles lois en sus de celles qui l'ont été pour la présente session du Parlement. Le principe en cause est d'application si générale que je crois qu'il serait très difficile de songer à l'imposer très facilement aux chemins de fer et non pas aux autres aspects de l'économie. C'est une conséquence de l'automatisation. Il est vrai qu'une foule d'aspects des relations de la main-d'œuvre dans l'économie, qui

ne relèvent pas du fédéral, ne peuvent pas faire l'objet d'une loi du Parlement, mais un bon nombre d'aspects de l'économie, en plus des chemins de fer, ressortissent au gouvernement fédéral. Je crois que la plupart d'entre nous sommes éminemment concients du fait que les chemins de fer ne sont pas toujours placés dans la position économique la plus favorable parmi les divers voituriers à l'heure actuelle. Je me demande d'abord, comme tous les députés doivent le faire, si nous devrions grever les expéditeurs d'une dépense. S'il s'agit d'une politique sociale, la dépense devrait peut-être être imputable sur les contribuables. Ce sont des problèmes qui se présentent dans ce domaine.

M. HORNER (*Acadia*): Le Comité a discuté l'affaire l'année dernière et vos remarques me portent à croire que vous êtes opposés aux recommandations du Comité.

M. PICKERSGILL: Non, je ne le suis pas. Je n'ai pas eu le privilège d'être convoqué par le Comité dans le temps. Je n'ai pas eu l'avantage d'étudier la question comme les membres du Comité. Cependant, à titre de ministre des Transports, je crois qu'il est de mon devoir de l'étudier à fond et c'est ce que je cherche à faire. Cependant, j'ai toujours cru qu'il était imprudent pour quiconque d'exprimer une opinion définitive avant d'avoir formé cette opinion. En ce qui me concerne, je n'ai pas formé d'opinion définitive sur la façon la plus appropriée d'aborder ce problème jusqu'à présent et certainement le gouvernement non plus.

M. FISHER: Puis-je vous poser une question? Nous avons déposé un rapport au sujet de cette dernière année, mais la session était trop avancée pour passer à l'action. Je ne crois pas qu'une proposition aurait été possible techniquement. Si le Comité enlevait la poussière de ce rapport et le présentait de nouveau, pourrait-il être étudié?

M. PICKERSGILL: Je crois que le Comité n'est pas un organe autonome—c'est un Comité. Il lui faudrait des instructions et des directives de la Chambre.

M. FISHER: Seriez-vous prêt, à titre de ministre du gouvernement chargé de prendre l'initiative à ce sujet, à nous fournir l'occasion de l'introduire de nouveau?

M. PICKERSGILL: Monsieur Fisher, je ne crois pas qu'il serait très sage pour moi, à titre de membre du gouvernement, d'exprimer une opinion, sans consulter mes collègues, sur une question qui n'est pas tout simplement une politique des transports, mais d'une vaste portée économique.

M. FISHER: Je vous approuve. Quelle est l'attitude que vous et vos collègues prenez à l'heure actuelle au sujet de la recommandation de notre Comité?

M. PICKERSGILL: Comme je vous l'ai dit, et j'aurais peut-être dû m'en tenir à cela, l'affaire est à l'étude.

M. FISHER: C'était en décembre, six mois plus tôt.

M. PICKERSGILL: L'affaire est encore à l'étude.

M. FISHER: Monsieur le président le long intervalle qui s'est écoulé vous permet de constater que nous sommes prêts à donner au gouvernement et au cabinet toute l'occasion d'étudier la question mais combien de temps l'étude approfondie se poursuivra-t-elle?

M. PICKERSGILL: Tout dépend du temps où les intéressés ou le gouvernement croient qu'une conclusion viable a été arrêtée. Je crois que ce serait de beaucoup préférable dans ce domaine comme dans les autres ce que m'a enseigné l'expérience d'une longue vie dont j'ai fait un mauvais emploi il vaut mieux prendre le temps d'arriver à une idée juste que de se presser et devoir admettre que l'idée n'est pas juste.

M. FISHER: Revenons à M. Gordon.

M. HORNER (*Acadia*): Soixante jours pour prendre une décision?

M. PICKERSGILL: Presque soixante ans. J'aurai 59 ans la semaine prochaine.

M. FISHER: Pour revenir à M. Gordon sur cette question, l'opinion du Comité était vraiment au fond qu'il serait de beaucoup préférable si ces problèmes pouvaient être réglés dans le cadre de la gestion et de la convention syndicale.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Les témoins du syndicat que nous avons entendus ont été presque unanimes à dire qu'ils ont trouvé impossible, à cause de l'attitude de la gestion, d'entrer en discussion sur ce genre de questions.

M. GORDON: Je puis peut-être vous aider. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais on me rappelle que le ministère du Travail a établi un comité consultatif chargé des changements techniques et le premier sujet à l'étude est celui des changements techniques qui s'opèrent dans le domaine de la main-d'œuvre spécialisée. Ce Comité est constitué d'employés du ministère du Travail et de représentants de l'industrie, des syndicats et des universités. L'objet de cet organisme est d'étudier les effets des changements techniques dans les industries canadiennes importantes sous tous leurs aspects. Pour siéger à ce Comité, des employés supérieurs des deux chemins de fer ont été nommés par le ministère du Travail et ils sont compétents et, comme je l'ai dit, des hommes de toutes les branches de l'industrie et du travail. Ce comité est très actif. La question n'est donc pas ignorée; elle fait l'objet d'un étude intensive et, comme je l'ai dit, des gens venant des universités ont été nommés afin d'obtenir le point de vue scientifique aussi. C'est une importante question sociale qui dépasse les limites étroites de l'industrie ferroviaire elle-même. C'est pourquoi, j'hésite à le limiter aux chemins de fer Nationaux canadiens.

M. FISHER: Cependant, sur la question d'amener ce genre de problème dans le sein des relations entre le syndicat et la gestion, vous avez tout juste terminé une série de signatures, il y a un mois ou à peu près avec les métiers du service roulant. La situation est semblable avec les employés non itinérants. Du moins, en ce qui concerne les non-itinérants, vous avez une caisse de sécurité, même si elle fait l'objet d'un désaccord.

M. ROCK: Monsieur le président, je dois interrompre. Nous en sommes à l'exploitation.

M. FISHER: De quoi pensez-vous que nous traitons?

M. ROCK: Monsieur le président, hier nous avons eu la même chose. Hier, M. Fisher a infiltré des questions au sujet des relations ouvrières et il revient à la charge alors que nous discutons de l'exploitation. Laissez-moi vous dire que nous avons ici un article intitulé «Personnel et relations syndicales» qui nous permettra de délibérer sur ces sujets. Monsieur le président, je vous implore d'appliquer une espèce de règle qui nous forcera à nous en tenir à ce rapport de la bonne manière.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Rock. Je prie M. Fisher de ne poser que des questions relatives au sujet discuté.

M. FISHER: Ma question découlait de l'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, j'espère que nous n'entrerons pas dans les détails des relations ouvrières.

M. FISHER: Ce sujet se rapporte à l'exploitation.

M. ROCK: Que fera M. Fisher lorsque nous serons rendus au personnel et aux relations syndicales? Va-t-il recommencer?

M. FISHER: Je ne recommencerai pas. Si vous aviez été assidu aux séances du Comité, vous sauriez que je ne me répète pas. Lorsque nous aurons disposé de la question, je n'y toucherai plus.

M. ROCK: Monsieur le président, c'est peut-être la raison pour laquelle j'ai porté l'affaire à votre attention.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous étiez justifié et je ne crois pas que M. Fisher veuille entrer dans le détail des contrats.

M. FISHER: Le Comité de l'an dernier a délibéré à plusieurs reprises sur la question de l'exploitation et des effets des changements effectués dans l'exploitation. Le rapport n'en fait pas mention en toutes lettres, mais il recommande que si elle ne peut pas être réglée dans le jeu des relations entre le syndicat et la gestion, nous devrons avoir un autre recours. Je pose la question suivante à M. Gordon: Nous avons deux séries de négociations, l'une pour le service itinérant et l'autre pour le service non itinérant, qui ont été signées. Je crois comprendre qu'il n'y a pas eu de nouveau dans cette sphère.

M. GORDON: Monsieur Fisher, ce n'est pas strictement exact. Dans les négociations que nous avons avec les métiers du service itinérant, qui vous concernent particulièrement, la question est soulevée dans l'ensemble des règlements régissant le travail et les engagements, chacun d'entre eux a une organisation très complexe en ce qui concerne les répercussions des différents genres de règlements régissant le travail. Dans nos négociations, nous incluons la discussion en ce qui concerne les demandes qui regardent les règlements régissant le travail, et elle est discutée à ce stage. Or, le fait que nous avons signé des engagements très récemment avec tous nos métiers itinérants est la meilleure indication que je puisse vous donner que les syndicats sont satisfaits de l'attitude prise maintenant, parce qu'ils ont signé un engagement comportant certains changements aux règlements régissant le travail. Je ne puis pas me les rappeler, parce qu'ils sont très compliqués. Cependant, il y a eu des discussions détaillées et intensives des règles de service. Nous avons en dernier ressort conclu une entente et nous avons renouvelé l'engagement. Les choses en sont là à présent. Il leur est toujours loisible à l'occasion d'une discussion sur un engagement relatif aux salaires de soulever une fois de plus en détail toute portion de ces règlements régissant les salaires qu'ils veulent porter à notre attention.

M. FISHER: Puis-je poser à M. Pickersgill une question à ce sujet? M. Gordon nous a dit que cette question a été mise à l'étude par un Comité du ministère du Travail. Le ministre entrevoit-il que notre Comité, en raison de l'étude qu'il a faite l'année dernière, pourrait convoquer le groupe du ministère du Travail ou avoir des réunions d'une certaine espèce avec lui afin de découvrir comment au juste il aborde ce problème particulier?

M. PICKERSGILL: Je crois que la Chambre des communes a institué un Comité des relations industrielles, et je pense que si cette question doit être abordée surtout à ce point de vue, il serait mieux désigné pour soulever la question. Je crois que le ministre du Travail est beaucoup plus compétent pour traiter de cette question que je le suis et il a à son service des fonctionnaires pour s'en occuper beaucoup plus compétents que moi ou mes fonctionnaires, parce qu'en réalité il me semble que bien que nous ayons étudié la question relativement aux chemins de fer, l'automatisation cause cette répercussion sociale, et j'ai l'impression que c'est le plus gros problème social que le monde de l'Ouest ait à envisager à l'heure actuelle. Je crois qu'il mérite une étude très approfondie. Cependant, je ne saurais exprimer une opinion intelligente sur la question de savoir si nous avons atteint en réalité le point où il existe assez de renseignements brutaux à ce sujet pour qu'il vaille la peine qu'il soit soumis à un comité à l'heure actuelle.

M. FISHER: Êtes-vous prêt à examiner la question pour voir de quelle façon le sujet peut être abordé? Acceptez-vous cette responsabilité?

M. PICKERSGILL: J'ai toujours aimé à penser que je suis l'un des députés qui a l'esprit le plus ouvert.

M. GRÉGOIRE: Vous admettez donc que vous n'avez pas trouvé de solution au problème de l'automatisation?

M. PICKERSGILL: Non.

M. GRÉGOIRE: Nous pourrions peut-être faire des recommandations, parce que nous croyons avoir trouvé une solution. Demandez à M. Gordon, il a été sous-gouverneur de la Banque du Canada pendant un certain temps.

M. FISHER: Les paroles de M. Pickersgill me portent à croire qu'à titre de ministre responsable il est prêt à étudier les recommandations pour arriver à ce que la Chambre des communes ou l'un de ses comités puisse poursuivre d'autres études de ce problème relativement aux études entreprises par le ministère du Travail.

M. PICKERSGILL: Je crois que toute opinion contraire serait très réactionnaire.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, M. Fisher a posé plusieurs questions que j'aurais aimé poser quant au point de changement d'équipe. En résumé, accepteriez-vous que nous étudions les points de changement d'équipe un à un et de façon plus attentive que l'an dernier?

M. GORDON: Oui, et que les représentants des municipalités en traitent de façon particulière.

M. RHÉAUME: J'aimerais poser une autre question pendant que le ministre des Transports est présent. M. Fisher a déjà touché ce domaine. M. Pickersgill a dit qu'il serait plus ou moins théorique de légiférer relativement aux recommandations présentées par le Comité l'an dernier, parce que nous avons déjà un grand nombre de projets de lois relatifs aux chemins de fer. Je soulève cette question supplémentaire, parce que le *Globe and Mail* écrit que la législation préparée par le ministre sera mise au rancart, afin que nous puissions débattre la question du drapeau. Je me demande si le ministre peut confirmer cela. Est-il possible que ce qui a été préparé par le ministre soit mis au rancart?

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, je vous soumets respectueusement que le Comité devrait peut-être s'en tenir à son mandat; et, je ne crois pas que la Chambre ait confié au Comité toute la législation.

M. RHÉAUME: Je crois que lorsque le ministre dit que nous posons des questions théoriques relativement à la rédaction des mesures législatives que le Comité recommande, et qu'il nous explique pourquoi, il est juste que nous lui demandions quand ces mesures seront présentées.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a déjà répondu à cette question.

M. LLOYD: J'ai une autre question ainsi qu'une suggestion se rapportant au même sujet. Je crois qu'il a été clairement indiqué, tous seront d'accord avec moi, que les mesures proposées par M. Fisher conviennent à divers groupes de systèmes politiques et économiques. Nous serions heureux que le Comité attire l'attention des gens qui s'occupent de ces problèmes et, cette tâche pourrait être confiée à un comité d'étude approprié. Nous pourrions du moins indiquer aujourd'hui le problème particulier des employés des chemins de fer qui fait bien ressortir ce qui survient lorsque certains secteurs de l'économie employant beaucoup de gens subissent des changements profonds. Nous pourrions ensuite faire voir que ce problème mérite une attention particulière ainsi qu'une étude approfondie par le gouvernement. Une telle façon d'agir conviendrait au Comité.

M. MACEWAN: Je désirerais poser à M. Gordon une question relativement au problème de la revision de l'entretien. Ce problème est courant au Canada, plus particulièrement dans la région atlantique où on a modifié les horaires.

On a posé une question au ministre des Transports à la Chambre des communes le 11 mai. Son secrétaire parlementaire a répondu ainsi:

> La direction ajoute qu'en général cette réorganisation, au cours de laquelle on songe à étendre les territoires présentement desservis par le personnel des voies ferrées, à diminuer le nombre des équipes et à augmenter les proportions de certaines équipes, amènera en définitive une réduction du personnel requis.

Je me demandais si M. Gordon ne pourrait pas nous donner de plus amples détails à ce sujet et nous dire où on en est actuellement dans la région atlantique.

M. GORDON: Monsieur Demcoe, voudriez-vous commenter cela, après quoi je pourrai ajouter s'il y a lieu. De toute façon je verrai comment vous vous en tirerez.

M. DEMCOE: Grâce aux voies en meilleur état, à des rails plus lourds, à de nouvelles traverses et plus de ballast, nous n'avons plus besoin de l'entretien journalier dont nous avions besoin dans le passé. Nous faisons actuellement des expériences avec des groupes plus nombreux qui effectuent un travail plus considérable, sur de plus grandes distances.

Autrefois, chaque groupe voyait à l'entretien de la voie sur une distance de sept, huit ou neuf milles. Un groupe se composait de trois, quatre ou cinq hommes. Nous tentons maintenant de constituer des groupes de 20 à 25 hommes qui voient à l'entretien de la voie ferrée, sur une distance de 40 à 50 milles. Nous tentons ainsi d'obtenir une productivité supérieure à un coût inférieur.

M. MACEWAN: A-t-on renvoyé des hommes à cause de cela?

M. DEMCOE: Non, aucun homme ne sera renvoyé; ce n'est qu'une réorganisation.

M. GORDON: Un moment s'il vous plaît. Ce n'est pas un engagement perpétuel: c'est un autre aspect de l'automatisation et, éventuellement, ceci aura un effet sur le nombre des employés. Mais, tout en faisant ces changements, nous tâchons, autant que faire se peut, d'en répartir les effets sur une période afin de ne pas devoir renvoyer d'hommes. Mais, à longue échéance, nous emploierons moins d'hommes à cause de ce principe d'automatisation. Vous aviez une note à ce sujet. Relativement à ce problème, nous sommes d'avis qu'on ne devrait pas appliquer à l'industrie ferroviaire quoi que ce soit qui porte atteinte au régime social ou économique avant de l'avoir appliquer tout aussi bien aux autres industries. Face aux problèmes suscités par l'automatisation, nous devons tenir compte en général des facteurs aide, assistance ou ajustement, et je crois que cela ne vaut pas uniquement pour l'industrie ferroviaire. Cela devrait être un principe général. C'est là ce que nous pensons vraiment.

M. MACEWAN: Jusqu'à présent, quelques-uns des hommes de la région atlantique ont-ils dû changer d'endroit et s'éloigner de leur foyer?

M. GORDON: Ce n'est là qu'une partie du résultat qui est inévitable. Cependant, nous faisons de notre mieux pour considérer chaque situation particulière et y apporter tout le support dont nous sommes capables.

M. MACEWAN: J'aimerais poser une question relativement aux voies équipées de la Commande Centralisée de la Circulation. Je sais que le rapport indique qu'on a équipé 500 milles de voies ferrées dans l'Ouest de C.C.C. l'an dernier; j'aimerais savoir où on installera des voies C.C.C. l'année qui vient?

M. DEMCOE: On installera des voies équipées C.C.C. à l'ouest d'Edmonton, entre Edmonton et Jasper; il y en aura aussi un peu aux environs de Saskatoon ainsi qu'au nord de Toronto.

M. MacEwan: Et, où en installerez-vous dans la région atlantique?

M. Demcoe: Rien n'est prévu pour la région atlantique cette année.

Le président: Monsieur Miller, voulez-vous prendre la parole maintenant.

M. Millar: Monsieur le président, je crois que je devrais poser ma question au ministre des Transports. Je désire me référer aux observations soumises par M. Gordon il y a quelques minutes, relativement au déplacement du personnel. Nous savons tous que le gouvernement a créé un ministère de l'Industrie qui a pour principale mission de répartir les industries à travers le pays et de les subventionner avec l'argent des contribuables et de les inciter ainsi à s'établir dans les régions jugées moins pourvues; d'autre part, nous avons une société de la Couronne comme celle dirigée par M. Gordon qui concentre ses efforts dans les grands centres. Il me semble qu'en agissant ainsi, vous reprenez d'une main ce que vous donnez de l'autre.

J'apprécie beaucoup les efforts de M. Gordon pour faire fonctionner son entreprise de façon rentable et il ne peut être tenu responsable du problème social du pays tout entier; cependant, d'une certaine façon, tout cela arrive à cause d'agissements de ministères du gouvernement jusqu'à un certain point. Je songe par exemple à une usine de wagons qu'on a fermée à London pour en ouvrir une autre à Montréal. Vous avez aussi enlever quelque chose des provinces Maritimes pour l'installer à Montréal et enfin vous avez enlevé autre chose de Winnipeg pour le transférer à Montréal. Et ensuite, nous devons prendre l'argent des contribuables pour aider ces régions devenues économiquement faibles. Je ne crois pas que M. Gordon doive répondre à cette question, mais j'aimerais qu'on y réponde.

Le président: Monsieur Miller, je ne sais comment ni pourquoi on pourrait demander à M. Pickersgill de répondre à cette question. Vous avez soumis une observation qui devrait être posée...

M. Millar: C'est la vérité.

Le président: ...à la Chambre des communes. Je ne crois pas que ce soit ici le lieu pour poser une telle question.

M. Millar: C'est un fait, monsieur le président, que nous venons au comité et y torturons M. Gordon, pauvre victime, parce qu'il doit mettre en œuvre une politique qui lui est dictée par le gouvernement.

Le président: Je crois que M. Gordon a bien expliqué—vous le considérez comme une victime—qu'il n'est pas responsable de la situation.

Qu'on pose donc des questions relatives à l'exploitation, s'il y en a encore.

M. Rock: Monsieur le président, relativement aux voies ferrées et aux signaux...

M. Horner (*Acadia*): Allons-nous étudier cette rubrique maintenant?

M. Rock: Je voulais simplement demander... Tous me semblent poser toutes sortes de questions.

M. Horner (*Acadia*): Qu'on traite d'une chose à la fois.

M. Rock: Monsieur le président, pouvons-nous poser des questions sur n'importe quoi? Ça me semble être le cas.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît, monsieur Rock. Je crois qu'il a été entendu que nous devions traiter de l'exploitation et, je suis prêt à accepter toutes questions se rapportant à n'importe quel aspect de l'exploitation.

M. Horner (*Acadia*): Monsieur le président, auriez-vous l'obligeance d'inscrire mon nom.

M. Rock: Avez-vous dit de l'exploitation?

Le président: Oui, vous pouvez poser toutes questions se rapportant à n'importe quel aspect de l'exploitation.

M. ROCK: Monsieur Gordon, je remarque que vous avez encore dans plusieurs centres urbains de vieilles lignes télégraphiques le long des voies ferrées. Vous vous souviendrez que dans la région de Montréal, un violent orage accompagné de grêle a mis hors d'usage la plupart de vos lignes télégraphiques. Cependant, votre compagnie a replacé le même genre de lignes et absolument de la même façon. D'autre part, dans des districts ruraux touchés par le même orage, la compagnie de téléphone Bell n'a pas replacé de poteaux avec les vieilles lignes comme celles qu'on peut apercevoir le long de vos voies ferrées: on les a plutôt enfouies sous la terre. La compagnie de téléphone Bell a déclaré qu'il en coûtait moins pour entretenir des installations sous la terre. J'aimerais savoir si votre compagnie a l'intention à l'avenir de suivre le courant des installations dans les nouvelles régions où les lignes pour l'éclairage et la transmission d'électricité sont placées sous la terre, derrière les maisons. Avez-vous à cet effet un projet à longue portée dans les régions urbaines pour l'embellissement?

M. GORDON: C'est là ce que nous envisageons à longue échéance mais, en modernisant graduellement nos télécommunications, nous tâchons de tirer le plus de notre équipement. Nous ne voulons pas abandonner notre outillage actuel pour le seul plaisir de la chose, mais nous le moderniserons graduellement. De plus, j'aimerais ajouter que, lorsqu'un orage accompagné de grêle endommage de telles lignes appartenant aux chemins de fer, il est très urgent que nous les réinstallions afin de n'en pas priver les chemins de fer. Par conséquent, nous devons réparer nos lignes beaucoup plus rapidement que la compagnie de téléphone Bell parce que nos trains ne peuvent fonctionner sans les signaux.

M. ROCK: Mais, avez-vous un projet d'avenir à l'idée pour moderniser cela?

M. GORDON: Oh! cela fait partie de nos projets et nous ferons tout ce que vous avez indiqué. Cependant, nous procéderons graduellement de façon à tirer le plus possible de ce dont nous disposons.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, voudriez-vous prendre la parole?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, monsieur le président. J'ai des questions relatives aux voies ferrées.

J'ai été vivement intéressé par le discours que vous avez prononcé à Winnipeg et, comme vous avez dit plus tôt, ce discours énonce la pensée du National-Canadien ainsi que les projets du National-Canadien. A la page 5 de ce discours, vous disiez qu'aujourd'hui, sur un embranchement peu fréquent, de 60 à 70 milles de longueur, les camions peuvent transporter le blé à meilleur compte que le National-Canadien. Pourriez-vous indiquer au Comité une règle empirique ou une estimation qui nous permettrait de savoir combien coûte l'entretien d'une voie ferrée peu fréquentée?

M. GORDON: Eh bien, il faudrait examiner méticuleusement chaque endroit, parce que la densité actuelle de la ligne ainsi que la densité actuelle du transport sont deux facteurs importants à considérer. Nous maintenons nos lignes à un minimum de rentabilité: en d'autres termes, quoi qu'il arrive, il y a un certain point que nous ne dépasserons pas. Cependant, je ne puis vous indiquer de but en blanc le coût, à moins qu'il ne s'agisse d'une situation particulière. Si vous avez un embranchement particulier à l'idée, nous pourrions l'examiner.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne désire pas le coût pour un embranchement en particulier mais une règle empirique moyenne. Je doute que vous ne soyez en mesure de me satisfaire. Je suis persuadé que dans l'industrie du camionnage, un camionneur vous dira qu'il lui coûte tant de sous du mille pour faire fonctionner un camion d'une capacité donnée.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et, si le gouvernement engage une automobile, il paie dix cents du mille et c'est cela; si vous fonctionnez de cette façon, parfait. Je suis convaincu que les chemins de fer et vous, comme administrateur, avez une règle empirique relative à l'entretien des voies ferrées dans les prairies; je ne parle pas de la région des Rocheuses ou mettons, de la circonscription de M. Fisher.

M. GORDON: Nous pourrions obtenir la règle moyenne pour vous, si c'est ce que vous désirez.

M. HORNER (*Acadia*): Je désire une règle moyenne empirique pour l'entretien de la voie ferrée pour chaque mille dans les Prairies, je veux dire des voies hors de la ligne principale.

M. GORDON: Nous devrions revenir en arrière pour une telle information. Il faudrait trouver un montant moyen pour cela. Je croyais que vous aviez à l'idée un chiffre relatif aux embranchements.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne désire pas le coût d'entretien des lignes principales, mais la règle empirique moyenne que vous devez utiliser pour balancer les problèmes divers relatifs au transport et à la circulation sur les embranchements.

M. GORDON: Si vous considérez les embranchements, vous verrez par le tableau que j'ai indiqué que nous évaluons pour chaque cas le coût actuel d'entretien de chaque embranchement. Le coût d'entretien de la ligne A n'aura pas nécessairement d'effet sur le coût d'entretien de la ligne B.

M. DEMCOE: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai assisté à plusieurs réunions où la direction des chemins de fer a présenté les chiffres et les faits relatifs à diverses lignes.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Or, on nous présente des faits et des chiffres qui sortent des nues. Personne d'autre ne dispose de ces chiffres et si une personne ne connaît pas tous les détails, ils signifient vraiment très peu.

M. GORDON: Mais nous donnons les détails dans le tableau dont j'ai fait mention.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais savoir de façon approximative ce qui en est de l'entretien des voies secondaires. Vous pouvez sûrement me renseigner.

M. GORDON: Je vais y jeter un coup d'œil et voir à ce sujet les préposés à l'exploitation. Ce que je vous en dit, c'est une question de logique.

M. HORNER (*Acadia*): Je sais qu'il y a des écarts d'une ligne à l'autre en raison de la densité du transport.

M. GORDON: En effet, de même que le chiffre varie en raison des particularités physiques de la ligne.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, il peut varier en raison des particularités de la ligne, mais je suppose que, d'une façon, la même nature physique se retrouve partout dans les prairies, en général, de vastes plaines ondulantes, un grand pays.

M. GORDON: D'après votre question, vous désirez que j'additionne les frais d'entretien de toutes les voies secondaires et que je divise ce chiffre par un nombre de milles pour vous donner la moyenne.

M. HORNER (*Acadia*): C'est cela.

M. GORDON: C'est faisable mais je ne dispose pas de ce chiffre aujourd'hui.

M. HORNER (*Acadia*): Peut-être pourrions-nous l'avoir pour la réunion de ce soir.

M. GORDON: Ce soir, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Ou peut-être cet après-midi. Je m'abstiendrai alors de toutes autres questions sur le sujet.

M. GORDON: Je verrai ce que je peux obtenir. Je demanderai à un de mes fonctionnaires de me rappeler et de me dire si le service en question peut fournir ce renseignement à bref délai. Nous ne le produisons pas, bien que la chose soit possible, parce que, du point de vue de l'administration, c'est vraiment inutile.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit dans un discours que les camions peuvent transporter des céréales à meilleur marché. Lorsqu'il s'agit d'une ligne entièrement affectée au transport des céréales et dont le volume total est d'environ 1,000 fourgons au début, les camions peuvent le faire à meilleur marché, d'après votre exposé. Je sais ce qu'il en coûte pour transporter le grain par camion sur une distance de 60 ou 70 milles et je ne crois pas que les camions puissent le faire à meilleur compte. J'aimerais savoir ce qu'il en coûte d'entretenir la voie sur ces 70 milles. Les frais doivent être extrêmement élevés.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre, monsieur Millar.

M. MILLAR: J'aimerais aller au fond de la question. A quel moment décidez-vous qu'un camion peut transporter le grain à meilleur marché? Comment établissez-vous la chose?

M. GORDON: Je peux vous dire que tous les frais dont j'ai fait état dans le discours sont justes, car nous nous sommes assurés de leur exactitude avant que j'aie la permission d'en faire mention.

M. HORNER (*Acadia*): Quelque chose ne va pas dans les chemins de fer si c'est aussi élevé; en effet, je demeure près d'une voie à faible densité bien qu'il y ait actuellement beaucoup de circulation.

M. DEMCOE: Tout dépend de la façon dont vous manutentionnez les céréales; retournez-vous sur une voie secondaire avec un train de marchandise de 100 wagons pour en laisser 10 ici, 10 là et 10 ailleurs, pour ensuite les reprendre chargés, le lendemain matin. D'habitude, nous partons avec 10 ou 12 wagons et nous en laissons un à chaque gare; nous retournons une semaine plus tard et en ramassons la moitié, nous en laissons quelques autres et nous retournons la semaine suivante pour prendre l'autre moitié.

M. HORNER (*Acadia*): Mais, dans son discours, il fait mention de 1,000 wagons, ce qui donne approximativement 20 wagons par semaine. Ils n'y vont pas avec 10 wagons une fois par semaine mais avec 20 wagons et ils reprennent 20 wagons pleins par semaine ou, d'une autre façon, 40 wagons à la fin des deux semaines.

M. GORDON: Hier, le comptable en prix de revient m'accompagnait mais il a dû s'absenter pour assister à une importante réunion. Je regrette, j'avais l'impression que nous en avions fini avec cette question.

M. HORNER (*Acadia*): Nous ne faisons que commencer.

M. GORDON: Il aurait pu répondre et faire part de notre façon d'envisager la comptabilité des prix de revient.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, voulez-vous continuer.

M. LLOYD: Monsieur le président, le moment est peut-être mal choisi pour la question que je vais poser; si c'est le cas, vous me rappellerez à l'ordre. Ma question a trait aux achats. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'exploitation, je remarque qu'en 1963 les dépenses totales d'exploitation, sous réserve de l'intérêt et des autres frais, s'élevaient à environ 693 millions tandis que l'état des immobilisations à la page 24, donne après addition, le montant de 127 millions. C'est là un pouvoir d'achat considérable, monsieur Gordon.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lloyd, n'êtes-vous pas d'avis que la question devrait venir plus tard, avec le budget? Nous étudions actuellement l'exploitation proprement dite.

M. LLOYD: Il en est question dans les états financiers, à la fin. Si vous le désirez, je suis prêt à la remettre, vu que nous parlons de l'exploitation.

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela.

M. LLOYD: Très bien.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Ma question porte sur les voies des chemins de fer Nationaux. Monsieur Gordon, avez-vous eu l'occasion dernièrement de faire le voyage, par train, entre Montréal et Jonquière-Chicoutimi, dans la région du Saguenay?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, je n'y suis pas allé personnellement l'année dernière. Je n'en ai pas eu le temps.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Si c'était possible, monsieur Gordon, vous réaliseriez que la voie est très mauvaise pour les passagers. C'est probablement un des parcours les plus difficiles que je connaisse. Je pense que cette voie-là aurait besoin de réparation ou d'entretien quelconque.

Cela entre-t-il dans vos plans pour l'amélioration des voies?

(*Traduction*)

M. GORDON: Et bien, comme je l'ai dit précédemment, nous entretenons selon des exigences minimums. J'ai voyagé sur cette ligne, il y a déjà quelque temps cependant et je sais de quelle ligne vous parlez. J'y ai fait un voyage spécial, il y a quelques années—et nous sommes restés en panne pendant une tempête de neige. Fondamentalement, cette ligne est très difficile en raison des courbes et de l'aménagement des pentes, de sorte qu'il en coûterait considérablement pour arriver aux exigences que vous avez apparemment à l'esprit. Nous étudions présentement la situation, nous apportons quelques améliorations chaque année. Nous n'avons cependant essentiellement aucun programme visant à reconstituer la ligne.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Mais vous essayez d'y apporter des améliorations chaque année en vue d'arriver dans X nombre d'années, à améliorer cette voie-là?

(*Traduction*)

M. GORDON: Oui, je le dirais.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Sur le plan général?

(*Traduction*)

M. GORDON: Oui, et je dirais même que la voie est en meilleur état qu'elle ne l'était il y a dix ans; il y a donc eu une certaine amélioration en ce qui a trait à cette ligne.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Le trafic-marchandises ou le trafic-voyageurs entre Montréal et Chicoutimi-Jonquière suffit-il pour permettre au National-Canadien d'investir dans l'amélioration de la voie?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, le trafic actuel n'est pas assez important pour motiver, si l'on peut dire, un programme d'extrême urgence relativement à l'amélioration des voies. Tout considéré, il y a relativement peu de trafic. Il y a progrès cependant. C'est la meilleure réponse que je peux vous donner.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Combien d'années escomptez-vous que cela peut prendre avant une voie améliorée sur tout son parcours?

(*Traduction*)

M. GORDON: Il y a amélioration d'une année à l'autre mais, à moins d'entreprendre un programme d'extrême urgence, comme je le disais, et à moins que nous ne soyons prêts à dépenser un montant d'argent considérable, la ligne ne pourra se comparer, par exemple, à celle qui relie Ottawa à Montréal. Elle n'atteindra jamais cette norme parce qu'il faudrait alors dépenser plusieurs dizaines de millions à cet effet. Nous n'avons pas l'intention de reconstituer la ligne à ce point.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'aimerais poser ma question au ministre, puisque, hier, M. Gordon m'a référé au ministre sur une question relative à l'abandon du projet de la construction du chemin de fer Gaspé-Sainte-Anne-des Monts. Quelles sont les raisons majeures qui ont fait rejeter ce projet?

(*Traduction*)

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, je me demande justement si l'affaire en question a été soumise au Comité. Je ne m'oppose nullement à la question de M. Beaulé, mais elle se rapporte à une loi du parlement; elle n'a vraiment absolument rien à faire avec l'activité des chemins de fer Nationaux du Canada. Quoi qu'il en soit, le gouvernement actuel a décidé de laisser tomber la construction d'un chemin de fer à cet endroit, pour le moment; il a plutôt recommandé au parlement de voter un crédit égal au montant prévu dans la loi et de l'affecter à l'amélioration des autres moyens de transport dans la région. Il me semble avoir dit à la Chambre des communes que nous avons déjà entamé des pourparlers avec le gouvernement du Québec en vue d'une rapide accélération de la route de Gaspé dont certaines parties ne sont pas en très bon état, me dit-on. Nous essayons aussi d'améliorer les communications aériennes. Peut-être est-il plus simple de répondre de cette façon que de faire un rappel au règlement; mais comme le comité doit débattre la question des chemins de fer nationaux, il ne semble pas que le moment soit bien choisi pour traiter ce sujet. J'espère en arriver à une conclusion qui permette au gouvernement de voter des crédits supplémentaires au parlement quand nous pourrons étudier la question à fond.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Maintenant j'aimerais m'adresser à M. Gordon. Monsieur Gordon, vous êtes certainement au courant que le service-voyageurs entre Québec et Chicoutimi est très désuet et que les passagers doivent faire un détour par Hervey-Jonction, descendre pendant la nuit à Hervey-Jonction et monter à bord du train Montréal-Chicoutimi. Est-ce que vous envisagez des changements dans ce domaine pour améliorer le service-voyageurs entre Québec et Chicoutimi?

(*Traduction*)

M. GORDON: Notre service-voyageurs fait actuellement une étude très poussée de la question. Nous espérons pouvoir l'améliorer.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Maintenant vous savez que les passagers doivent payer plus cher de Québec à Chicoutimi via Hervey-Jonction parcee qu'ils font plus de milles. J'ai déjà écrit à M. Delage au sujet des passagers, qui payent plus cher qu'auparavant. N'est-il pas possible de garder le même tarif qu'ils payaient autrefois lorsqu'ils passaient par Rivière-à-Pierre?

(*Traduction*)

M. GORDON: Tout ce que je peux vous dire c'est que la question est à l'étude et qu'on s'occupera de cette situation; je ne suis cependant pas en mesure de vous fournir une réponse complète à ce sujet; en effet, comme je vous l'ai dit, je n'ai pas encore moi-même les résultats de cette étude.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Continuant sur la route entre Montréal et Jonquière-Chicoutimi, d'après ce que vous avez dit tantôt, est-ce qu'on peut en conclure que, chaque année, les chemins de fer Nationaux font des réparations ou des améliorations à la route entre Montréal et Jonquière-Chicoutimi?

(*Traduction*)

M. GORDON: Il s'agit là de l'entretien de la voie. Presque chaque année, il y a certains travaux d'entretien en cours.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je ne parle pas nécessairement d'entretien de la voie; je parle d'améliorations à la voie pour qu'elle soit plus praticable... non mais pour le passé, peut-on dire que vous en faites chaque année? Cette année-ci, allez-vous faire des améliorations à la voie? Par exemple, enlever quelques détours qui sont accentués, afin d'améliorer le tracé dans certaines parties seulement chaque année, quoi? Peut-on dire que chaque année vous faites du travail dans ce sens-là?

(*Traduction*)

M. GORDON: A mon sens, je peux répondre oui à cette question.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Chaque année vous apportez des améliorations à certains secteurs de la voie?

(*Traduction*)

M. GORDON: En effet.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, combien d'années prévoyez-vous que cela peut prendre pour en arriver à une voie améliorée sur tout son parcours?

(*Traduction*)

M. GORDON: Tout dépend du degré d'amélioration que vous envisagez.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Par exemple: lorsqu'on couche à bord du train de Montréal-Jonquière, on part le soir à huit heures. On arrive le lendemain à huit heures, je crois, et ne se réveille-t-on pas à toutes les heures pour se demander si le train a déraillé ou si on a quitté la voie.

(*Traduction*)

M. GORDON: J'aurais honte si la voie était en si mauvais état. Je crains fort de ne pouvoir laisser dire cela. Je ne crois pas que la voie puisse être en si mauvais état. Lee train ne quitte tout de même pas la voie!

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur, on reste sur la voie mais on se réveille à toutes les heures ou tous les trois-quarts d'heure pour se demander si on est encore sur la voie, parce qu'on se sent secoué par les wagons. Si vous en doutez, je vous invite à faire le trajet une nuit et je vous garantis que le lendemain matin vous serez étonné de voir que vous êtes rendus à Jonquière.

(*Traduction*)

M. GORDON: Très bien, je ferai un voyage de nuit, et je vous le laisserai savoir. Peut-être pourrions-nous le faire ensemble et voir précisément ce que vous voulez dire.

M. BEAULÉ: Ce sera hors du jeu!

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer.

M. BALCER: Monsieur Gordon, relativement à la construction d'un complexe de l'acier à Bécancour, le gouvernement provincial de Québec est-il entré en pourparlers avec le National-Canadien pour savoir si celui-ci serait en mesure d'assurer le service qu'il faut à cette gigantesque entreprise du gouvernement provincial?

M. GORDON: Non, il n'y a pas eu de pourparlers comme tels entre nous et le gouvernement provincial de Québec. Je sais seulement ce que j'ai lu dans les journaux à ce sujet et, autant que je sache, le gouvernement n'a fait aucune déclaration précise sur ces projets. Cependant, nous sommes présentement à étudier toute la région de Contrecœur et la région environnante où l'on doit établir le complexe de l'acier.

M. BALCER: La grande question est de savoir si l'on doit l'établir à Bécancour ou à Contrecœur.

M. GORDON: Il n'y a eu aucune discussion entre la société ferroviaire et le gouvernement de Québec pour ce qui est de l'emplacement du complexe de l'acier, ou de ce qui pourrait en advenir. Nous y sommes tout aussi intéressés que vous.

M. GRÉGOIRE: Bécancour vous serait-il tout aussi facile d'accès que Contrecœur?

M. GORDON: Il me faudrait y songer un peu avant de vous répondre.

M. BALCER: C'est à quelques milles de Manseau.

M. GORDON: En ce cas, nous n'aurions aucune difficulté à assurer le service à cet endroit.

M. FISHER: Tout d'abord, j'aimerais savoir si vous utilisez des traverses traitées selon le procédé de Boliden.

M. GORDON: De quel procédé s'agit-il?

M. FISHER: Du procédé aux sels de Boliden.

M. DEMCOE: Nous sommes à mettre à l'essai un nouveau procédé dans l'Ouest du Canada. Je n'en connais pas le nom mais il s'agit d'un procédé quelque peu différent de celui qu'on utiilse dans l'Est du Canada.

M. FISHER: Où fait-on le traitement même?

M. DEMCOE: A Edmonton, je crois.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser relativement à la voie. Certains groupes du Nord-ouest de l'Ontario ont fait de grands efforts pour obtenir que vous fassiez circuler un train à meilleur rendement entre Winnipeg et Longlac sur la ligne sud. Je crois comprendre que la question fait encore l'objet de discussion. Si je comprends bien, une des difficultés à cela serait l'état de la voie. Envisage-t-on de voir combien il en coûterait pour améliorer la voie de façon à pouvoir faire circuler un train rapide à fort rendement sur cette section de ligne qui peut avoir 700 ou 800 milles de longueur?

M. GORDON: Oui, la chose a fait l'objet de discussions et, la dernière fois que l'on m'en a parlé, nous en sommes venus à la conclusion que le transport prévu ne saurait justifier l'amélioration de la voie pour régler le cas auquel vous pensez. La ligne suffit amplement aux exigences actuelles du transport.

M. FISHER: Quand la décision sera-t-elle définitive?

M. GORDON: Elle ne sera jamais définitive en ce sens que nous étudierons constamment la situation pour savoir si le transport prévu ne justifierait pas l'amélioration de la voie. La question est à l'étude.

M. FISHER: Envisage-t-on, même à l'état de projet, d'installer, à la tête du lac, une nouvelle voie qui s'étendrait jusqu'à la baie Jarvis plutôt que de faire passer par le centre de la ville les wagons de minerai à destination du port?

M. GORDON: Non, nous n'avons aucun plan pour le moment.

M. PASCOE: Permettez-moi de poser une autre question au sujet des traverses? Il est question d'en remplacer un grand nombre dans les provinces des Prairies. Où la société ferroviaire se procure-t-elle les traverses? Est-ce qu'elle les fabrique elle-même ou demande-t-elle des soumissions?

M. GORDON: Notre service d'achat se procure les traverses en demandant des soumissions par tout le pays. En général, on les achète de petits exploitants et elles sont expédiées à l'usine de traitement. Nous ne nous occupons aucunement du traitement de nos traverses.

M. PASCOE: J'aurais simplement une autre question à poser. Les traverses de rebut sont-elles encore mises à la disposition des cultivateurs lorsqu'il s'agit d'une voie qui passe devant leur propriété?

M. GORDON: Je ne saurais dire. Ordinairement, lorsque nous enlevons des traverses, elles sont prêtes à être brûlées.

M. DEMCOE: A certains endroits, nous les offrons aux gens qui habitent près de la voie. Dans certains cas nous les vendons. Dans d'autres, il nous revient moins cher de les donner que de les manutentionner et de les brûler.

M. PASCOE: Certains cultivateurs s'en servent comme fondation.

M. GORDON: Dites-leur de nous faire une offre!

M. PASCOE: Ne peuvent-ils les obtenir pour rien?

M. GORDON: Non.

M. CADIEU: La société des chemins de fer Nationaux du Canada a-t-elle songé à relier Frenchman Butte (Saskatchewan) à Heinsburg (Alberta) ce qui permettrait à cette ligne de rapporter et fournirait aux gens de la région le service dont le National-Canadien les a privé depuis plusieurs années puisque le bras nord de la rivière Saskatchewan constitue une barrière naturelle. Je me demande pourquoi on a attendu tant d'années avant de faire ce raccordement de 38 milles entre Frenchman Butte et Heinsburg (Alberta). Lorsqu'on songe au long parcours de transport routier que cela éliminerait, je me demande pourquoi on a mis tant de temps à songer à faire ce raccordement.

M. GORDON: Si nous avons mis tant de temps, c'est que nous avons décidé de ne pas le faire.

A votre seconde question je répondrai que nous avons étudié l'affaire. Nous l'avons étudiée à fond il y a quelques années et, à ce moment-là, nous étions encouragés à le faire. Nous croyions qu'on allait établir une usine de soufre, mais le projet n'a pas abouti. Par conséquent, il n'entre pas dans le cadre de notre programme actuel de compléter la ligne en question car, à notre avis, les conditions économiques ne le justifient pas.

M. CADIEU: Mais il y a toujours la possibilité d'établir une mine de sel, et les cultivateurs sont toujours là, de même que la rivière Saskatchewan. Étant donné que la rivière Saskatchewan constitue une barrière naturelle, ne croyez-vous pas qu'il faudrait étudier la chose de nouveau?

M. GORDON: Nous sommes toujours prêts à étudier la chose mais, autant que nous sachions, il n'existe actuellement aucun potentiel industriel qui puisse justifier la dépense que représenterait la construction du raccordement.

M. CADIEU: Mais vous consentiriez à examiner la chose de nouveau?

M. GORDON: Je serais favorable à la proposition. Nous sommes venus bien près de le faire il y a, je crois, 7 ou 8 ans. Les discussions que nous avons eues à ce moment-là avec les représentants de l'industrie nous y encourageaient fortement mais, ensuite, le projet est tombé à l'eau lorsqu'ils ont décidé de ne pas s'établir à cet endroit-là.

M. CADIEU: Est-il possible que vous étudiiez de nouveau la chose avant d'abandonner la ligne? Avant de l'abandonner, prendriez-vous en considération le fait que cette voie constitue une ligne directe à partir de Winnipeg jusqu'à la partie septentrionale de l'Alberta?

M. GORDON: Nous avons tenu compte de tout cela, lorsque nous avons étudié la question au point de vue économique.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, devons-nous passer à la question du service des trains?

M. GRÉGOIRE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous me permettrez peut-être ici de dire un mot. Avant d'entreprendre l'étude du service-marchandises, je crois qu'il vaudrait mieux procéder alinéa par alinéa car je vois que le dernier article nous amène à la question du camionnage et du service rail-route et, pour cette raison, je propose de réserver toute question concernant le camionnage jusqu'à ce que nous abordions l'étude du transport par camion.

M. HORNER (*Acadia*): Au chapitre de l'exploitation, relativement à l'étude du travail qui vise à «la meilleure utilisation possible des effectifs, du matériel et de l'équipement», M. Gordon peut-il nous donner un chiffre estimatif des frais d'exploitation de la locomotive diesel, par mille ou par trajet? En avez-vous une idée générale?

M. GORDON: Nous revenons encore à la question de nos frais d'exploitation en termes de diesel.

M. HORNER (*Acadia*): Exactement.

M. GORDON: Encore une fois, je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire.

M. HORNER (*Acadia*): J'essaie de trouver combien il en coûte pour transporter un boisseau de céréales. C'est un de vos services qui n'est pas très efficace!

M. GORDON: Monsieur Horner, laissez-moi vous rappeler encore une fois que c'est le genre de problème que la Commission royale d'enquête sur les transports a mis beaucoup de temps à discuter et que pendant des jours, des semaines et des mois cette commission a entendu les témoignages d'experts en la matière. Je ne veux pas paraître me défiler mais la question du coût de revient des chemins de fer est l'une des plus compliquées dont j'ai jamais eu à m'occuper. On ne peut y répondre de la façon dont nous essayons de le faire à l'heure actuelle, c'est-à-dire en ne considérant qu'un aspect; c'est impossible. Forte de l'appui des meilleurs experts au monde, venus non seulement des États-Unis mais du Royaume-Uni et de partout, la Commission a

pris plusieurs mois avant d'établir finalement une formule et un système de comptabilité en accord avec les recommandations qui avaient été faites. Si vous voulez les étudier, je vous dirai que, lorsqu'on empile sur le plancher les rapports détaillés qui ont été présentés sur le sujet, ils atteignent exactement six pieds huit pouces de hauteur. Je parle en connaissance de cause, car j'ai eu l'occasion de me tenir debout près de la pile des volumes de rapports.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Gordon, je comprends qu'il s'agit d'un problème très compliqué. Je ne veux aucunement revenir sur ce que la Commission royale a accompli ou quoi que ce soit. Je veux simplement résumer dans mon esprit. Il y a deux ans, vous avez fait une déclaration, et je me le rappelle bien, car elle m'a causé à ce moment-là beaucoup d'inquiétude, par rapport aux conditions économiques et au bouleversement économique que cela pouvait occasionner dans les provinces des Prairies. J'en ai parlé brièvement hier ou avant hier au Comité et vous avez dit que la déclaration était juste, qu'elle établissait le programme d'action pour l'avenir, qu'elle avait été bien préparée et bien pensée par les hautes autorités de la société des chemins de fer Nationaux du Canada et qu'il s'agissait bien de l'opinion des autorités du National-Canadien.

Or, comme vous avez eu l'obligeance de donner à chacun de nous une copie de votre discours, en relisant votre déclaration, mon inquiétude n'a fait qu'augmenter. Vous affirmez, entre autres, que l'on peut transporter les céréales par camion sur une distance de 70 milles à meilleur compte que par les lignes de chemin de fer qui existent actuellement. J'arrive au nœud de la question. J'habite le long du secteur à faible trafic de la ligne d'embranchement. En général, je connais les travaux d'entretien que nécessite l'exploitation de cette ligne et je sais que l'on a réduit le nombre d'équipes d'entretien au cours de l'année dernière. Je sais à peu près combien de fois on a dû remplacer les traverses sur cette ligne de 70 milles de longueur et je connais le transport ferroviaire à cet endroit. De fait, il y a 16 ou 17 ans, la société ferroviaire m'a offert de faire un trajet spécial pour transporter le contenu de six wagons couverts en matériaux que j'avais à faire transporter. Les autorités du chemin de fer m'ont dit: «Vous auriez dû nous appeler et, plutôt que de faire le transport par camion, nous aurions mis une locomotive et six wagons à votre disposition.»

Voilà la question à laquelle j'aimerais avoir une réponse. Je ne veux pas examiner en détail la comptabilité ou un tas de rapports d'une hauteur de six pieds huit. Je comprends que la Commission l'a fait, mais je ne suis pas totalement d'accord avec la décision de la Commission. Avec beaucoup de propagande, la Commission s'en est tirée facilement, par exemple dans l'affaire du tarif du Nid-de-Corbeau, considéré comme un tarif subsidiaire. Je ne suis pas du tout d'accord avec cela et je ferai remarquer que les membres de la Commission n'étaient pas tous d'accord là-dessus; il ne s'agissait pas du tout d'une décision unanime.

Je m'y connais assez en fait de camionnage pour me rendre compte qu'un camionneur ou un homme d'affaires peut vous dire à peu près combien il en coûterait pour transporter un boisseau de céréales ou qu'il en coûterait 20 cents du mille pour rouler un camion et ainsi de suite, et je sais que la société ferroviaire doit connaître à peu près ce qu'il en coûte en frais d'entretien. Je crois que la société ferroviaire devrait, puisqu'elle va au fond des choses, avoir une idée approximative en ce qui concerne l'exploitation d'une locomotive diesel. C'est tout ce que je demande.

M. GORDON: J'ai pris note de ce que vous avez dit mais, si vous en convenez, je préférerais que nous en discutions tous les deux, ou bien je vous écrirai et je tâcherai de répondre à votre question. J'hésite à vous répondre maintenant, voyez-vous, parce que si vous n'êtes pas disposé à vous rendre à

la décision de la Commission qui avait les plus grands spécialistes du monde à sa disposition et qui a mis deux ans à étudier ces questions, si vous écartez sa décision, je doute fort que je puisse vous convaincre.

M. HORNER (*Acadia*): La Commission n'a pas mis deux ans à étudier cette question.

M. GORDON: Non, mais il a été question du service des prix de revient à presque toutes les audiences de la Commission. Comme je le disais, je le regrette, car je pense que M. Bandeen, qui était notre témoin et qui a ces renseignements au bout des doigts, aurait pu vous fournir des précisions très utiles.

M. HORNER (*Acadia*): Je regrette de ne pas avoir abordé le sujet hier mais j'ai posé beaucoup de questions.

M. GORDON: Je ne puis pas m'occuper de votre question maintenant, ni d'ici demain, mais si vous voulez me permettre de prendre note de vos questions, nous nous mettrons en contact avec vous par courrier, ce qui nous permettra peut-être de résoudre le problème.

M. HORNER (*Acadia*): J'y reviendrai lorsque nous nous occuperons des perspectives. Il le faut. Le dernier chapitre porte sur les perspectives du National-Canadien et se sont les perspectives dont vous parlez dans votre exposé sur le transport des céréales. Je suis obligé de revenir sur la question et il me faut à tout prix des réponses car je ne suis absolument pas d'accord; je suis absolument convaincu que votre exposé au sujet du transport des céréales n'aide en rien à résoudre les problèmes du transport; tout ce que vous faites... vous cherchez tout simplement à vous débarrasser des transports de grains et à les faire endosser par le cultivateur qui devra prendre une plus large part des frais de transport à sa charge. Je sais combien un boisseau de grains lui rapporte et je sais combien il lui revient. Vous allez ajouter 30 cents par boisseau au prix qu'il paie pour expédier ses céréales au marché. Le cultivateur ne peut absolument pas endosser cette augmentation et le gouvernement libéral n'a pas tenu les promesses qu'il lui a faites.

Le PRÉSIDENT: Nous allons revenir sur ce sujet. Est-ce que tout le monde est d'accord sur le poste de l'exploitation.

(Le poste est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant au service des marchandises. Le premier poste sous cette rubrique est celui des ventes.

(Texte)

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je voudrais demander ceci à M. Gordon: autrefois, lorsque le transport par messageries arrivait dans une ville et qu'il s'agissait de livrer ces marchandises, vous aviez vos propres camions appartenant au National-Canadien...

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Grégoire, discutez-vous de camionnage ou bien si vous avez...

M. GRÉGOIRE: Du service marchandises, monsieur le président, tel que mentionné ici. Alors, quand vous faisiez du service-marchandises, vous aviez vos propres camions qui prenaient les colis et les livraient. Le National-Canadien était le propriétaire de ses propres camions pour le service-marchandises.

(Traduction)

M. GORDON: Je n'ai pas encore entendu la question. Vous avez fait une déclaration.

(Texte)

M. GRÉGOIRE: Étiez-vous propriétaires des camions? Le National-Canadien était-il autrefois propriétaire des camions qui livraient les marchandises ou les colis du transport par messageries à Jonquière, par exemple?

(*Traduction*)

M. GORDON: Il faudrait que je me renseigne au sujet de Jonquière, mais nous nous servons certainement de camions pour livrer les marchandises à cet endroit.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Dans certaines municipalités, en certains endroits, vous avez préféré ne plus employer ces camions, mais donner le transport par contrat à d'autres entreprises qui font le même service, au nom du National-Canadien. Ces contrats sont donnés par le National-Canadien à des entreprises pour livrer des colis à destination, et je crois que c'est le cas qui s'est produit dans Jonquière. Maintenant, monsieur . . .

(*Traduction*)

M. GORDON: Oui cela dépend des circonstances. Dans certains cas nous employons des camionneurs à forfait. Nous nous servons très souvent d'entrepreneurs de camionnage de l'extérieur pour livrer des marchandises.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Maintenant, monsieur Gordon, je voudrais vous demander ceci: est-ce qu'un employé du service de messageries ou du service-marchandises, qui est employé régulièrement par le National-Canadien, salarié du National-Canadien, peut en même temps, être, soit comme propriétaire seul, soit comme copropriétaire en temps qu'actionnaire d'une compagnie, celui qui reçoit le contrat de la livraison de ces colis, qui reçoit un tel contrat du National-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Votre question porte sur le camionnage dans son ensemble, je crois bien. Si nous allons nous occuper de cette question, monsieur le président, j'ai une déclaration générale à faire au sujet de la situation du camionnage dans son ensemble, surtout dans la province de Québec.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Mais, monsieur Gordon, ce n'est pas nécessairement un principe général sur la question du camionnage; c'est simplement le principe suivant: est-il dans les habitudes des chemins de fer Nationaux d'octroyer un contrat à un employé salarié régulier, des contrats de transport pour la marchandise du National-Canadien, par camions, lui permettant d'agir ainsi, à la fois, comme employé salarié régulier et comme soumissionnaire des chemins de fer Nationaux?

(*Traduction*)

M. VAUGHAN: Est-ce qu'il conduit le camion lui-même?

M. GRÉGOIRE: Le camion lui appartient et il travaille régulièrement pour la compagnie.

M. VAUGHAN: Vous avez posé une question à ce sujet, si je me souviens bien.

M. GRÉGOIRE: Mettons que je ne tienne pas à critiquer la réponse que j'ai reçue.

M. VAUGHAN: Je me rends compte qu'elle n'était pas trop satisfaisante.

M. GRÉGOIRE: Loin de là.

M. VAUGHAN: Mais, comme nous l'avons dit dans la réponse, je crois bien, nous n'avons guère l'habitude d'aller derrière le dos des gens pour découvrir à quelles affaires ils s'intéressent.

M. RHÉAUME: Est-ce que M. Grégoire pourrait s'occuper de cette question après 10 heures ce soir?

M. GRÉGOIRE: Je n'enfreins nullement le règlement en posant cette question ici.

M. GORDON: Je vois ce que vous voulez dire maintenant. Un employé des chemins de fer Nationaux pourrait très bien être actionnaire d'une entreprise de camionnage avec laquelle nous traitons par contrat, nous ne savons si c'est le cas. Autant que je sache toutefois, il n'y a pas d'employé du National-Canadien qui fasse lui-même du camionnage pour nous tout en étant employé de la compagnie, mais il pourrait fort bien être actionnaire de l'entreprise en question.

M. GRÉGOIRE: Mettons qu'il n'est pas nécessairement détenteur d'actions.

(*Texte*)

Il n'est pas nécessairement détenteur d'actions, mais s'il est trésorier de la compagnie de camionnage, s'il signe les chèques de la compagnie pour payer les camionneurs, c'est lui qui voit au bureau et à l'administration de la compagnie de camionnage qu'il est en même temps un employé salarié régulier du National-Canadien, est-ce que c'est là des habitudes...

(*Traduction*)

M. GORDON: Je n'ai pas connaissance de cas semblables. Mettons les choses ainsi, supposons que vous et moi étions frères et que nous nous appelions McGregor. Je travaille pour le National-Canadien et, vous, vous avez une entreprise de camionnage. Maintenant, il se pourrait que vous obteniez un contrat de camionnage pour le National-Canadien et que je vous avance les fonds dont vous avez besoin. La compagnie de chemins de fer n'est pas en mesure de le savoir. Je pourrais vous avancer les $25,000 dont vous avez besoin pour vos affaires et vous exploiteriez l'entreprise de camionnage, l'affaire serait à vous, mais la compagnie de chemins de fer n'aurait aucun moyen de le savoir.

M. GRÉGOIRE: Mais vous êtes employé du National-Canadien et il est prouvé que c'est vous qui vous occupez de l'administration de l'entreprise en mon nom, celui de McGregor, qui est également le vôtre. Vous signez des chèques, votre nom paraît sur les chèques, et tous les chèques de salaire des employés de l'entreprise de camionnage portent votre signature. Les preuves ne seraient-elles pas suffisantes?

M. GORDON: Si un employé s'occupait de l'affaire pendant ses heures de travail, nous ne serions pas d'accord; mais s'il le faisait pendant ses heures de loisir, s'il aidait son frère à mener son affaire le soir, ou autre chose du genre, cela le regarderait. Nous avons une ligne de conduite pour ce qui est des emplois supplémentaires, mais, du point de vue juridique, il n'y a rien que nous puissions faire; nous ne pouvons pas empêcher un employé de faire ce qu'il lui plaît pendant ses heures libres, les gens sont libres au Canada.

M. GRÉGOIRE: Et s'il s'en occupe pendant ses heures de travail?

M. GORDON: Nous ne le permettrions pas.

M. GRÉGOIRE: Est-ce que vous faites une enquête dans des cas semblables à celui qui se présente à Jonquière?

M. GORDON: Si vous voulez bien me donner des détails, je m'en occuperai certainement.

M. GRÉGOIRE: Je vous ai donné beaucoup de détails dans la question que j'ai inscrite au *Feuilleton*, j'ai cité tous les noms.

M. VAUGHAN: Nous avons eu du mal à mettre le doigt dessus.

M. GORDON: Je puis certainement vous assurer que si un employé de la compagnie s'occupait d'autres affaires pendant ses heures de travail, nous nous y opposerions formellement, mais s'il le faisait pendant ses heures de

loisir, cela ne nous regarderait pas et nous n'aurions pas le droit de le convoquer pour lui demander comment il passe ses soirées.

M. GRÉGOIRE: Je ne parle pas des soirées, mais de ce qu'il fait pendant la journée.

M. GORDON: Bon, si ça se passe aux heures où il est supposé travailler pour la compagnie de chemins de fer, nous ne le permettons pas.

M. GRÉGOIRE: Supposons qu'il quitte son poste au National-Canadien pendant ses heures de travail pour s'occuper de son entreprise de camionnage?

M. MILLAR: Il doit s'agir d'un conservateur.

M. GORDON: Il nous faudrait tous les détails. Je n'ai jamais eu connaissance d'un cas semblable et, à vrai dire, je ne sais pas. S'il s'en occupait pendant l'heure du déjeuner, si toutefois il a normalement une heure de déjeuner, il s'agit encore de savoir si c'est pendant ses heures de loisir ou non.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, vous allez fournir d'autres détails à M. Gordon.

(*Traduction*)

M. GRÉGOIRE: Si je vous fournis tous les détails sur le cas en question, conviendriez-vous de faire une enquête et d'étudier l'affaire à fond?

M. GORDON: Je ferais une enquête dans la mesure où j'ai le droit de le faire, mais je n'accepterais pas de faire une enquête sur la vie privée d'un employé.

M. GRÉGOIRE: Je ne vous le demande pas. Je vous demande simplement si, dans les limites dont vous avez parlé au sujet de son emploi de jour, c'est-à-dire s'il le fait pendant ses heures de bureau au National-Canadien, s'il quitte son poste pour le faire, on pourrait le prouver?

M. GORDON: Je vais certainement m'en occuper.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous tous d'accord au sujet du poste des ventes?

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

Mr. BEAULÉ: Monsieur Gordon, la construction de l'embarcadère et du débarcadère du service vers Québec, construits à Charny et à Sainte-Foy. Vous a-t-elle apporté le résultat que vous en attendiez?

(*Traduction*)

M. GORDON: Vous voulez dire les résultats auxquels nous nous attendions en ce qui concerne le transport?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Oui, au trafic. Lorsque vous avez construit le «piggyback» de Québec, l'embarcadère et le débarcadère depuis Québec à Ste-Foye et à St-Malo.

(*Traduction*)

M. GORDON: Nous souhaiterions que le trafic augmente. Nous les avons construits afin de pouvoir fournir des installations et nous nous proposions de nous mettre ensuite à l'affût du transport. Les résultats sont un peu décevants, mais nous n'avons pas perdu espoir et nous pensons que nous attirerons du trafic en fournissant ces installations. Il nous fallait d'abord les installations et ensuite nous allions nous metre en quête du trafic mais les résultats n'ont pas été aussi satisfaisants que nous l'espérions.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Si vous n'avez pas obtenu les résultats escomptés, est-ce que cela peut dépendre du service des ventes-marchandises de la région de Québec?

(Traduction)

M. GORDON: Il est difficile de voir à quel point le service des ventes a réussi. Je ne sais vraiment pas comment mesurer les résultats du service des ventes. Tout ce que je sais, c'est que nous y avons des employés qui, selon nous, font du bon travail.

Loin de moi l'idée de vouloir leur imputer l'état stationnaire du transport, mais je précise, pour répondre à votre question, que nous aimerions voir s'amplifier le service qui déssert actuellement cete région et nous continuons à travailler dans ce but.

(Texte)

M. BEAULÉ: Ainsi, vous pouvez affirmer que l'argent qui a été investi pour le service des ventes-marchandises dans la région de Québec n'a pas donné les résultats attendus, parce qu'il y a eu un montant d'argent assez considérable...

(Traduction)

M. GORDON: Non, je ne dirai pas cela, du moins pas en général. Le service que nous avons assuré à Québec a donné satisfaction dans l'ensemble. Nous avons obtenu un bénéfice substantiel, mais qui ne répond cependant pas à mes désirs. En ce qui concerne les services piggyback dont il est fait mention à la page 9, notre tonnage transporté s'est accru de 5.9 p. 100 et les recettes, de 6.3 p. 100 en 1962. Personnellement, ce chiffre ne me satisfait pas, je trouve qu'il devrait être plus élevé et, actuellement, notre service des ventes étudie attentivement cette question. Nous verrons quelles sont les mesures que nous pourrions prendre.

(Texte)

M. BEAULÉ: Eh bien, cela revient à ce que j'ai dit. Est-ce que vous êtes satisfait du service que vous avez géré en 1960 et du service-marchandises qui était censé apporter beaucoup de trafic aux chemins de fer? Est-ce qu'il s'est avéré un succès, ce service-là?

(Traduction)

M. GORDON: Que le service se justifie ou que j'en sois satisfait, voilà deux choses bien distinctes. La différence est grande. Personnellement, je ne suis jamais satisfait et je cherche toujours à réaliser plus de bénéfices.

(Texte)

M. BEAULÉ: Est-ce que les fonctionnaires de la compagnie sont satisfaits?

(Traduction)

M. GORDON: J'espère bien que non. Je ne désire pas que notre service des ventes soit jamais satisfait. Il reste toutefois que la vraie question est de savoir si oui ou non les immobilisations se sont justifiées et ma réponse à cette question est oui.

(Texte)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Je voudrais poser une autre question, car j'avais une autre question à poser à M. Gordon. Je comprends très bien que vous n'ayez peut-être pas les détails ici, mais serait-il possible de nous les fournir avant la fin du comité. Est-ce que des soumissions ont été demandées pour octroyer le service du transport par messageries à des compagnies de camionnage à Jonquière et combien de soumissions ont été demandées, combien de soumissions vous ont été fournies, quels ont été les soumissionnaires et quels ont été les tarifs de chacun des soumissionnaires pour cet endroit particulier de Jonquère.

Traduction

M. GORDON: A l'heure actuelle, je n'ai pas ces détails. Je suis disposé à essayer de les obtenir, ce qui ne veut pas dire que je serais disposé à révéler le prix des soumissions. Je ne crois pas que ce serait équitable.

(Texte)

M. GRÉGOIRE: Lorsque nous posons les mêmes questions à la Chambre des communes, ordinairement le ministre ne refuse pas de nous dire quels ont été les soumissionnaires, surtout d'un contrat qui a été accordé, quels sont les prix des soumissions et qui a obtenu le contrat. Çà se fait régulièrement à la Chambre des communes. Alors, je ne vois pas pourquoi le National-Canadien ne le ferait pas.

(Traduction)

M. GORDON: Je doute beaucoup que le National-Canadien ait jamais révélé les prix réels des soumissions, pas pour autant que je m'en souvienne. Je serais tout disposé à vous faire connaître les noms des soumissionnaires, mais je crains qu'on ne nous ait jamais révélé le prix réel de l'offre.

(Texte)

M. GRÉGOIRE: Alors, monsieur Gordon, pouvez-vous simplement me dire ce qui m'intéresse? Si vous pouvez le faire, j'aimerais encore mieux cela. Si vous ne pouvez pas me le dire, au moins dites-moi combien il y a eu de soumissionnaires, qui sont ces soumissionnaires et si vous avez accepté la plus basse des soumissions.

(Traduction)

M. GORDON: Oui, nous pourrions vous donner ces renseignements. Je ne sais pas si nous pourrons les obtenir rapidement, mais nous allons essayer de les avoir avant la fin du comité.

(Texte)

M. GRÉGOIRE: Une dernière question. Il s'agit des messageries qui remplacent maintenant le train qui allait de Jonquière à Chicoutimi. Avez-vous reçu des demandes quant au passage des camions sur la rive ouest du Saguenay pour aller vers Chicoutimi et ensuite pour retourner à Alma, passer sur la rive ouest et revenir sur la rive est du Saguenay jusqu'à Jonquière, de telle sorte que cela desservira en plus une douzaine d'assez grosses municipalités situées sur la rive est du Saguenay, c'est-à-dire St-Ambroise, St-Nazaire, St-Jean-Vianney, etc.?

(Traduction)

M. GORDON: D'habitude, nous ne possédons pas ces renseignements au bureau central, ce sont des questions qui relèvent des fonctionnaires locaux et, là encore, je devrais faire des recherches locales afin de vous donner la réponse et cela prendrait du temps. Ordinairement, le bureau central ne possède pas ces données.

M. GRÉGOIRE: Pourriez-vous vous en occuper?

M. GORDON: Oui, nous allons rechercher les renseignements que vous désirez.

M. ROCK: Monsieur Gordon, le boulevard de la Côte-de-Liesse qui se trouve dans la circonscription de Jacques-Cartier-Lasalle devient actuellement le pivot du commerce du transport de la province de Québec. Ce quartier donne accès à l'aérodrome. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien y servent de cours à buttes; de plus, bon nombre d'entreprises de camionnage se sont établies aux alentours de ce boulevard et une voie assurant le service piggy-back sort de la cour à buttes principale pour se diriger vers le boulevard de la Côte-de-Liesse.

Le service piggyback que vous assurez à ce centre est-il rémunérateur? Faites-vous des affaires intéressantes avec toutes les entreprises de camionnage de la région? Si tel n'est pas le cas, se pourrait-il que votre service soit plus lent que les camions qui assurent le service direct de la région de Montréal à Toronto? Les chemins de fer sont-ils trop lents pour ce genre de transport?

M. GORDON: J'ai pris certains renseignements d'ordre général au sujet de cette question, il y a quelques semaines. En effet, je ne suis pas du tout satisfait de notre service piggyback à cet endroit. Comme je l'ai déjà indiqué en réponse à une autre question, l'existence de nos installations s'est justifiée mais, à mon avis, nous devrions assurer plus de transport. Nous devons chercher à savoir pourquoi nous n'avons pas plus de demandes et voir si ce manque de demandes est dû à la lenteur de notre service, à un manque de stimulant à la vente ou à d'autres causes. Je m'en occupe en tout cas, mais il faudra un certain temps avant d'avoir les résultats de l'étude qu'on y a entreprise. Je suis cette affaire de près, car je ne suis pas satisfait de nos résultats à ce centre.

M. ROCK: Je comprends votre mécontentement, puisque vous disposez de voies ferrées au centre même de cette agglomération et que le rendement de votre service piggyback est bien inférieur à celui de la plupart des entreprises de camionnage de la région de Montréal.

Et, à ce point de vue, votre situation est-elle identique dans d'autres régions? A Toronto, votre service piggyback est-il installé en plein centre des entreprises de camionnage, de façon à vous permettre de décharger les marchandises au centre même, comme à Montréal, où votre bureau central et vos dépôts se trouvent sur les lieux des entreprises de camionnage.

M. GORDON: Nos services ne sont pas centralisés à ce point, mais ils le sont certainement et d'ailleurs nous les avons installés aux points les plus stratégiques.

M. COWAN: Cela, j'en conviens.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Une question supplémentaire, monsieur le président. Je voudrais demander à M. Gordon s'il ne pense pas que l'administration du service des ventes-marchandises est trop élevé, occasionnant ainsi l'imbroglio qui existe dans ce ministère.

(*Traduction*)

M. GORDON: Cela se pourrait, je n'en sais rien, et c'est ce que j'essaie de savoir. J'ai demandé que l'on étudie la situation dans son ensemble, afin de trouver les raisons pour lesquelles notre trafic ne s'intensifie pas, car, comme je l'ai déjà signalé, je n'en suis pas satisfait.

M. KENNEDY: On a constaté ces dernières années, une séparation graduelle du service des postes et des chemins de fer. Je voudrais vous demander quelles en sont les répercussions économiques sur les chemins de fer et aussi sur les messageries. A la suite de cette séparation, le public a-t-il confié davantage de colis express à la poste?

M. GORDON: Oui, mais vous n'ignorez pas que c'est l'administration des postes qui prend les décisions concernant l'expédition du courrier et elle a entrepris des études afin de déterminer quel est le mode de transport le moins coûteux et le plus adaptable. Lorsqu'elle décide de ne pas se servir du chemin de fer, c'est en général parce qu'elle a constaté que le transport par camion assure des services plus flexibles. De même, elle se sert de camions à des moments où nos horaires ne s'accordent pas aux siens. Évidemment, tout le transport que nous perdons a une répercussion sur l'ensemble des profits du chemin de fer et cela ne nous plaît guère. Mais, encore une fois, dans cette région, c'est une affaire de concurrence.

M. KENNEDY: Quelles en sont les conséquences pour votre service des messageries? Puisqu'il en fait l'expédition à diverses localités, le bureau de poste a-t-il enregistré plus d'envois express?

M. GORDON: Vous voulez savoir si leur concurrence nuit à notre service des messageries?

M. KENNEDY: Oui.

M. GORDON: En général, non, puisque le bureau des postes se charge des petits colis. Nous préférons nous charger du transport des plus gros colis par nos messageries. Les petits colis ne nous intéressent pas; nous trouvons leur manipulation peu lucrative au point de vue des chemins de fer.

M. LLOYD: Monsieur Gordon, au paragraphe intitulé «Ventes», où il est question de la politique générale du National-Canadien, je remarque ceci: «le chiffre d'affaires...peut être considéré comme résultant de l'action entreprise en 1960 pour orienter ses efforts de vente en fonction du marché.» Je suppose que le National-Canadien finira par prendre une position identique analogue à celle du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire que la société cherchera à assurer un volume important de transport à un coût minimum pour le client. C'est sans doute vers ce but que s'orientent les efforts de vente que vous mentionnez par moments.

M. GORDON: Ce dont je fais mention ici est bien l'orientation de nos efforts de vente en fonction du marché. C'est une politique dont nous sommes les promoteurs. Nous étions bien plus avancés que le Pacifique-Canadien sur ce plan et ils ont suivi nos méthodes. Nous offrons à nos clients un service qui commence par une étude de son problème individuel de transport et nous faisons cette étude dans ses installations mêmes. Fréquemment, il nous arrive de lui faire des suggestions concernant par exemple son emballage, son mode d'expédition, comment se servir de nos tarifs d'encouragement pour des quantités importantes et à d'autres égards. Nous examinons son problème en fonction du nôtre et nous lui indiquons comment il peut réduire ses frais de transport. Nous procurons ce service à tous nos clients individuellement. Ce service est très objectif; de fait, il consiste à mettre les moyens techniques dont nous disposons au service de nos clients pour aider ces derniers à résoudre leur problème de distribution à leur avantage autant qu'au nôtre.

M. LLOYD: Monsieur, Gordon, en recherchant les irrégularités qui pourraient maintenir les tarifs à un niveau peu élevé, je me préoccupe de certaines régions qui ont bénéficié des résultats économiques de l'exploitation ferroviaire et qui pourraient pâtir de ce régime; je pense surtout aux marchandises expédiées au Canada et à celles que le Canada exporte, en un mot à vos exportations de marchandises. Ainsi, vous exploitez des lignes se dirigeant vers certains ports des États-Unis seulement pour l'exportation, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Vous dites dans votre rapport que le service des ventes-marchaindises se penche actuellement sur la position du chemin de fer face à la concurrence en prévision de la plus grande liberté de tarification qui pourrait résulter des dispositions législatives qu'adoptera le gouvernement fédéral suivant les recommandations de la Commission royale des transports. Si vous obtenez la liberté que vous réclamez vous efforcerez-vous surtout de fournir à l'usager des tarifs minimums et saisirez-vous cette occasion pour faire l'expédition des marchandises par les ports des États-Unis plutôt que par Saint-Jean ou par Halifax?

M. GORDON: Bien entendu, la route à suivre pour l'acheminement du transport est laissée à la discrétion des expéditeurs: elle ne relève pas de notre décision. Dans la plupart des cas, l'expéditeur décide quelle route doivent suivre ses marchandises. Le choix du port nous est réservé, mais nous sommes

tenus de faire nos expéditions par un port canadien, en vertu de l'article 21 de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Je vous lis cet article:

> Le conseil d'administration doit donner des instructions, établir des dispositions et agir de telle sorte que toutes marchandises destinées à l'exportation par mer et consignée à l'intérieur du Canada pour transport aux Chemins de fer nationaux, au point d'origine ou entre ce point et la mer, soient, à moins que les expéditeurs desdites marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par la voie des ports maritimes canadiens.

Telles sont les dispositions légales auxquelles le National-Canadien doit se conformer.

M. LLOYD: Oui, et à la seule exception de directives contraires de la part de l'expéditeur.

M. GORDON: Évidemment, et c'est l'expéditeur qui décide de la voie d'acheminement de ses marchandises.

M. LLOYD: De telle sorte que les directives de l'expéditeur déterminent considérablement les mouvements de votre trafic?

M. GORDON: En effet.

M. LLOYD: Et que le choix de ce dernier est déterminé par des considérations financières.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Et parce qu'il se rend compte dans certains cas qu'en déterminant lui-même la route à suivre, il peut réduire ses dépenses.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Ou assurer une livraison plus rapide?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Par conséquent, les aspects financiers de cette opération sont contrôlés par l'expéditeur ou par l'importateur dans certains cas?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Monsieur Gordon, ma prochaine question a pour but de déterminer l'état futur du National-Canadien par rapport au rôle joué par le gouvernement. A en juger par vos remarques, sauf erreur, vous tentez dans la mesure du possible de mettre le National-Canadien, en ce qui a trait à la direction et aux décisions à prendre relativement à l'exploitation ferroviaire, sur le même pied que le Pacifique-Canadien ou tout autre réseau privé concurrent. Par conséquent, toutes vos décisions seront prises en fonction des possibilités économiques pour le réseau, du point de vue de revenu net. Cela signifie que si vous changez d'attitude et, qu'à l'avenir, il devient avantageux pour le gouvernement de subventionner vos exploitations ferroviaires afin de faciliter, par exemple, l'acheminement des produits d'exportation vers les ports de l'Atlantique, la décision devra être prise par le gouvernement et non par vous.

M. GORDON: Oui, et nous espérons bien que la même décision du gouvernement s'appliquera également au Pacifique-Canadien.

M. LLOYD: Elle devrait s'appliquer à toutes les compagnies transportant des marchandises d'exportation. En somme, vous essayez d'établir le National-Canadien en tant qu'organisme qui n'entreprend des opérations subventionnées que si elles sont jugées économiquement rentables d'après les normes du transport.

M. GORDON: Nous exploitons notre entreprise sur une échelle commerciale; en d'autres termes, nous suivons les mêmes principes généraux du commerce.

M. LLOYD: Par conséquent, s'il est désirable pour des raisons d'ordre social ou économique, de maintenir des exploitations qui sont en proie à la concurrence, des États-Unis par exemple, il nous faudra pour maintenir ces exploitations avoir recours à une mesure gouvernementale, c'est-à-dire une subvention pour le réseau.

M. GORDON: A ce propos, je dois rappeler que le système n'a jamais sciemment subventionné quoi que ce soit. En conformité des lois d'aujourd'hui et, je crois, de demain, nos taux doivent être compensatoires et on peut nous sommer de le démontrer en temps et lieu. Par conséquent, nous ne subventionnons pas n'importe quel taux. Si le gouvernement, en raison de son programme ministériel, établit la Loi sur les taux des transports des marchandises dans les provinces Maritimes, c'est l'expéditeur qui s'en trouve avantagé plutôt que nous. Percevoir une subvention pour une expédition quelconque veut donc dire que l'expéditeur n'a payé qu'une partie des taux tandis que le gouvernement en a payé le restant. Pour nous, ce n'est pas une subvention mais un revenu.

M. LLOYD: Je tente tout simplement d'attirer votre attention sur des champs d'exploitation possibles.

M. GORDON: Bien entendu.

M. LLOYD: Parce que les installations portuaires à Saint-Jean et à Halifax, qui relèvent de la navigation, sont à votre disposition, il y a un rapport entre la navigation et le transport des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger. L'utilisation des installations portuaires varient selon le programme ministériel en vigueur. Comme vous le savez, le sujet est présentement à l'étude et je veux m'assurer que tous nos efforts soient concentrés sur un même objet; donc, si le projet nous paraît raisonnable, nous devrions y donner suite. Il s'agit d'une mesure du gouvernement relativement aux subventions accordées, soit aux expéditeurs, soit d'une autre façon; mais ce ne sont pas les chemins de fer qui en prennent l'initiative.

M. REGAN: Monsieur le président, j'ai à ce propos une autre question à poser. On ne doit pas conclure, n'est-ce pas, que le chemin de fer restera neutre quant à l'application possible du régime des subventions? Autrement dit, vous désirez sûrement exploiter votre entreprise à profit et conquérir votre part du marché. Vous seriez donc directement intéressé à ce que le gouvernement décide de subventionner les cargaisons d'importation ou d'exportation qui passent par les ports de l'Atlantique, par exemple. Surtout quand on tient compte du nombre croissant des différentes sortes de subventions indirectes accordées aux entreprises concurrentes, dont les transatlantiques qui remontent le fleuve et la voie maritime du Saint-Laurent.

M. GORDON: Oui, nous sommes intéressés à tout ce qui encourage le trafic-marchandises à passer par les ports canadiens pour être chargé à bord des chemins de fer canadiens, et dans la mesure qu'on nous demande notre avis ou que nous en ayons l'occasion, nous ne manquons pas de faire valoir notre point de vue.

M. REGAN: Et vous êtes d'avis que présentement, un nombre croissant de subventions sont accordées en fonction du transport d'exportation par la voie navigable plutôt que par rail?

M. GORDON: Oui, nous le croyons. Toutefois, il est difficile d'en faire un cas d'espèce. On accorde certains avantages évidents à ceux qui font le transport par la voie navigable.

M. REGAN: N'est-il pas vrai que dans 99 p. 100 des cas, il en résulte que les salaires vont à des étrangers parce que les navires qui transportent les marchandises dans la voie maritime appartiennent à des propriétaires étrangers, tandis que si les marchandises étaient transportées par la voie ferrée, les salaires resteraient aux mains des Canadiens.

M. GORDON: Je me garde de vous contredire.

M. REGAN: En fonction du trafic-marchandise d'outre-mer passant par les ports de l'Atlantique, quelles sont les attributions de M. Matthews ainsi que du reste de votre personnel en Angleterre.

M. GORDON: Notre bureau à Londres se tient au courant, autant que possible, des mouvements de marchandises et s'efforce de les diriger de sorte qu'à leur arrivée au Canada ils soient chargés à bord du National-Canadien. Nous avons des relations d'affaires avec plusieurs maisons.

En avez-vous la liste, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui, par suite de la question de M. Lloyd, hier. Nous avons des relations avec les compagnies *Cunard, Furness Withy, Poseiden, Montreal Shipping,* le *Headline,* la *Manchester Line* et la *Fjell-Oranje,* qui est une ligne hollandaise. Nous avons en plus des ententes cordiales et profitables avec d'autres compagnies de navigation; ce qui compense pour l'absence de navires du National-Canadien à comparer avec le Pacifique-Canadien. Nous croyons avoir là un très bon arrangement en ce qui concerne le transport des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger.

M. GORDON: C'est que les compagnies en question sont toutes en concurrence avec la Compagnie de navigation du Pacifique-Canadien. Elles sont par conséquent bien disposées à notre égard et dirigent leurs cargaisons vers nous autant que possible, puisqu'elles sont elles-mêmes concurrentes du Pacifique-Canadien. Ces accords nous sont donc très utiles.

M. REGAN: J'ai soulevé la question car lorsque j'étais en Angleterre au mois d'avril, j'ai eu l'occasion de rencontrer votre personnel là-bas et j'ai été impressionné par les relations cordiales qu'il avait avec les différentes compagnies de navigation. Si je comprends bien, votre personnel travaille de concert avec les compagnies de navigation pour coordonner les cargaisons destinées au Canada; il s'efforce aussi de mettre de l'avant que les cargaisons arriveront dans un port desservi par les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GORDON: C'est exact. Nous avons mieux que cela; nous avons même des représentants en Europe qui entretiennent des relations d'affaires avec des expéditeurs possibles.

M. LLOYD: Si M. Regan a fini, puis-je résumer le sujet? Avez-vous terminé?

M. REGAN: Oui.

M. LLOYD: Je soulève la question, car, comme tout le monde le sait, nous avons à Halifax une circonscription jumelée et la préoccupation par rapport à l'utilisation des ports de Halifax est partagée. Ceci est évident.

Le PRÉSIDENT: C'est donc pour cela que vous avez divisé votre discours!

M. LLOYD: C'est, à l'occasion, un expédient très utile.

Diriez-vous alors, monsieur Gordon, que l'utilisation de votre voie ferrée par suite de l'expansion des entreprises d'exportation dans les ports de l'Atlantique vous intéresse vivement?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Parce que l'exploitation de votre réseau dans les provinces Maritimes doit vous causer de graves soucis. N'est-ce pas qu'il est vrai que l'exploitation dans cette région se solde présentement par des déficits considérables?

M. GORDON: Notre comptabilité ne donne pas de chiffres détaillés concernant des régions précises. Nous ne tenons pas nos livres de cette façon.

M. LLOYD: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lessard.

(*Texte*)

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Monsieur Gordon, au sujet du service marchandises et puisque nous en sommes au piggyback, pourriez-vous nous dire si c'est l'intention de votre département de vous servir de cette cour-là seulement temporairement? Ces bâtisses-là ont-elles été bâties de façon permanente, ou allez-vous continuer à vous servir de ce terrain-là pour le piggyback à l'avenir?

(*Traduction*)

M. GORDON: Vous avez dit quelque chose à propos du triage Turcot?

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Vous vous servez du triage Turcot pour les exploitations piggyback. L'aménagement sera-t-il temporaire ou permanent?

M. GORDON: Cela dépend des circonstances. Notre nouveau triage sera bientôt prêt à Montréal et nous sommes prêts à assurer le service de piggyback là où les besoins de la clientèle se feront sentir. Bien entendu, les triages que nous avons construits le sont en permanence, mais il se peut que nous les agrandissions.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous continuer? Désire-t-on que la séance soit levée? Monsieur Horner, vous avez une courte question à poser?

M. HORNER (*Acadia*): Plutôt brève, monsieur le président. Si vous avez l'intention de suspendre la séance à midi, ma question peut très bien attendre la reprise.

Le PRÉSIDENT: Cela m'est égal; que le Comité en décide.

M. HORNER (*Acadia*): Ma question a trait aux services. Je renonce aux ventes.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini de traiter le sujet des ventes?

Il en est ainsi décidé.

Alors passons aux services. Monsieur Horner.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Gordon, je note votre intérêt et votre préoccupation relativement au bouleversement social chez les travailleurs aux prises avec le problème du passage sans arrêt. Vous avez souligné cette année encore plus que les années précédentes—bien que je n'aie pas fait partie du Comité chaque année—qu'il incombe aux chemins de fer nationaux du Canada, dans bien des cas, de fournir le service à différents points et dans différentes régions. Dans votre discours à Winnipeg vous avez proposé un camionnage intégré qui pourrait desservir les distances entre les fermes et les voies principales. Dois-je conclure que cette desserte doit faire partie des services que vous vous sentez en devoir d'instaurer?

M. GORDON: Je ne sais pas. Je tentais au long de ce discours de faire le point, parmi tant d'autres, que la voie ferrée n'est pas seule mêlée au problème des mouvements de grain. Je ne connais pas les réponses aux problèmes. Je n'ai fait que signaler certains domaines qui méritent d'être étudiés. Il se peut qu'au cours de cet examen on découvre que divers moyens peuvent être utilisés, dont celui du camionnage intégré; ce réseau pourrait appartenir à la communauté; il pourrait être exploité par la voie ferrée ou l'une ou l'autre d'une demi-douzaine de méthodes pourrait être utilisée. Je ne précise ici aucune méthode en particulier. Vous comprenez, dans le discours en question, je tentais d'éveiller les gens, de leur dire que les études requises ne se faisaient pas. Si je me souviens bien, j'ai dit que l'étude de la question ne semblait préoccuper personne, qu'il n'y avait personne pour la coordonner et qu'en fait, aucune étude coordonnée n'était en cours. Il en résulte que chaque partie du problème fait le sujet d'un examen distinct.

Moi, je me préoccupe de la voie ferrée. Mais les choses que nous entreprenons dans nos intérêts aujourd'hui ne sont pas nécessairement dans l'intérêt

du problème dans son ensemble. Je me suis servi d'un mot charmant, que je ne suis plus certain de pouvoir prononcer: la *suboptimization*

M. HORNER (*Acadia*): Définition!

M. GORDON: Si curieux que cela puisse paraître, je puis vous dire ce que cela signifie. C'est la solution moindre que vous obtenez lorsque, en faisant l'analyse d'un problème, vous ne coordonnez pas, ou vous ne tenez pas compte de tous les éléments qui peuvent entrer en jeu.

M. MILLAR: Autrement dit, le problème ne doit pas être analysé uniquement du point de vue de la voie ferrée.

M. GORDON: Précisément, et si le problème est analysé uniquement du point de vue de la voie ferrée, vous obtiendrez de la *suboptimization* et partant une solution moins avantageuse.

M. HORNER (*Acadia*): C'est un mot magnifique. En ce qui a trait à vos services et à votre préoccupation au sujet des services que vous vous croyez obligés de fournir dans un certain nombre de régions. Croyez-vous que les mêmes obligations existent pour ce qui est de votre entreprise de camionnage en général?

M. GORDON: Je me bute contre la même difficulté chaque fois qu'il est question de camionnage. Je prierais le Comité de ne pas me poser de questions sur le camionnage avant que je n'aie fait une déclaration conformément à l'avis de mon conseiller juridique et de notre service du contentieux. J'aborderai donc le sujet du camionnage après que je vous aurai fait cette déclaration à laquelle je suis tenue.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne désire pas dès maintenant aborder la question du camionnage, mais tout simplement y rattacher l'obligation de fournir un service. Si votre déclaration porte sur ce point, je retire ma question.

M. GORDON: Il y a une obligation générale pour les chemins de fer Nationaux du Canada de fournir un service là où ils sont établis. Nous admettons que ce doit être un service convenable. Ce n'est pas forcément un service de voie ferrée; ce pourrait être un service fourni par quelqu'un d'autre. C'est alors que nous nous reportons une fois de plus au rapport de la Commission MacPherson, parce que s'il appert que nous fonctionnons à perte sans pouvoir discontinuer un service déficitaire; alors, si j'interprète bien la loi, on nous dira: «Vous continuez à donner le service et nous compenserons vos pertes».

Encore une fois, tout ce que j'ai dit ne vaudra qu'autant que la loi me confirmera. C'est ce qu'indique le rapport.

M. HORNER (*Acadia*): Pour en revenir à votre déclaration quant à l'adjonction d'un service de camionnage, j'ai tenté d'en arriver à une conclusion, afin de savoir si vous seriez obligés ou vous sentiriez obligés de combler cette lacune.

M. GORDON: Ça dépend, mais on ne doit pas nécessairement combler cette lacune par le camionnage. Il s'agit d'un service.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser relativement aux services mais je vais m'abstenir dès maintenant de toute question se rapportant au camionnage.

J'ai remarqué qu'on fait un usage plus fréquent des containers pour certaines opérations. Ceci représente une innovation de la part des chemins de fer du National-Canadien. Où en est-on? Quelle est l'ampleur de cette expansion, ce procédé est-il accepté par les expéditeurs intéressés?

M. GORDON: Ce nouveau procédé est à l'état embryonnaire pour le moment. Nous y voyons une certaine possibilité, cependant, remarquez qu'on emploie ce procédé depuis quelques années à Terreneuve et nous avons aussi changé les modèles des containers. Pour notre compagnie, ce service est régulier à Terreneuve. Nous y avons déjà 530 containers en usage. Nous estimons qu'il y a lieu d'améliorer ce procédé.

M. HORNER: (*Acadia*): Je serais d'avis que ce procédé serait pratique pour le transfert d'une cargaison d'un moyen de transport à un autre.

M. GORDON: En effet, ce serait utile là aussi.

M. HORNER (*Acadia*): Comment les employés acceptent-ils ce procédé? Je songe aux employés qui doivent manipuler les containers.

M. GORDON: Ils en sont très satisfaits. Ils manipulent ces containers très facilement avec des appareils à fourchon élévateur ou autres appareils similaires. Nous trouvons que nos employés apprécient et comprennent de plus en plus que le trafic signifie des emplois, quelle que soit la façon qu'il vienne.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, avez-vous quelque chose à dire?

M. ROCK: Oui, monsieur le président. Lorsque nous sommes arrivés au sujet des wagons marchandises, j'ai compris que nous pouvions parler de tout ce qui peut s'y rapporter.

Le PRÉSIDENT: Non, non: un sujet après l'autre. Nous avons terminé le poste des ventes il y a un moment et nous discutons présentement celui des services.

M. ROCK: Je crois que la plupart des membres ont parlé en général de plusieurs choses.

Le PRÉSIDENT: Non, pas jusqu'à maintenant.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai parlé des services en particulier.

M. ROCK: Non, je ne vous rappelle pas à l'ordre monsieur Horner: j'ai seulement souligné le fait que plusieurs d'entre nous ont parlé de l'équipement et des wagons marchandises à grande vitesse.

Le PRÉSIDENT: Non, je crois avoir bien réussi à limiter la discussion sur un seul sujet à la fois.

M. BEAULÉ: Je propose l'ajournement.

M. ROCK: Nous avons parlé de wagons marchandises et c'est un service.

Le PRÉSIDENT: Non, nous avons discuté le poste des ventes.

M. PASCOE: Puis-je poser une autre question? Ma question est connexe à celle de M. Horner et peut constituer une répétition jusqu'à un certain point.

Il y a deux ans, nous avons eu au Comité une discussion au sujet du programme directeur de la manutention du blé. J'avais alors demandé si les chemins de fer seraient intéressés à avoir des camions géants pour effectuer certaines opérations, à quoi vous aviez répondu, monsieur Gordon, qu'il faudrait étudier cette possibilité. Je vous demande maintenant si vous avez effectué quelques études à ce sujet. Avez-vous effectué une étude générale ou détaillée avec les autres parties intéressées? Il y a deux ans de cela.

M. GORDON: Vous voulez parler du programme directeur de la manutention du blé.

M. PASCOE: Oui, je veux parlé du programme directeur de la manutention du blé en vertu duquel le blé serait transporté par camions des élévateurs locaux aux élévateurs des grands centres.

M. GORDON: Non, nous n'avons rien fait de plus à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume.

M. RHÉAUME: J'ai une question plutôt générale qui peut probablement se rapporter aux services, quoi qu'elle puisse se rapporter également à l'exploitation des chemins de fer en général. Je la poserai comme se rapportant particulièrement aux services.

Il me semble que l'idée générale qui semble revenir régulièrement dans nos questions, monsieur Gordon—et je désire que vous me corrigiez si j'ai tort —tend à démontrer qu'il est essentiel que le gouvernement mette en vigueur immédiatement les recommandations du rapport MacPherson, et, dans ce

domaine comme dans tous les autres que nous avons discutés le National-Canadien désire qu'on agisse dès maintenant. Le National-Canadien a même préparé tout son personnel en vue de cela. J'ai remarqué à plusieurs reprises dans vos réponses et même dans votre rapport cette hâte que vous avez que quelque chose soit fait au plus tôt.

M. GORDON: Oui, nous avons attendu l'adoption de cette législation l'an dernier—nous espérons et attendons encore.

M. RHÉAUME: Les chemins de fer du National-Canadien, une compagnie de cette importance fonctionnant au Canada, serait donc complètement désemparée si cette législation devait être mise au rancart?

M. GORDON: Je puis même dire plus. Sans être téméraire, je puis même en dire autant pour les chemins de fer du Pacifique-Canadien sur ce sujet particulier, parce que je suis convaincu qu'ils sont entièrement de notre avis. Tous deux, nous attendons avec grande hâte l'adoption de cette mesure.

M. RHÉAUME: Par conséquent, si les journaux d'aujourd'hui disent vrai quand ils affirment que la loi sera mise au rancart, cela ne vous mettrait pas seulement en détresse, mais pourrait peut-être modifier quelques-uns de vos projets?

M. GORDON: En effet, le retard à adopter cette loi aurait un effet néfaste sur plusieurs facteurs. Il faudrait qu'il y ait compensation pour éviter le désastre que cela signifierait. Je n'ai eu avec le gouvernement aucune entrevue de nature à m'inciter à croire que ce projet de loi serait temporairement mis au rancart. Je n'en sais rien. Je ne crois pas tout ce que je lis dans les journaux. Cependant, si on nous avise formellement que la mesure doit être retardée, je crois que M. Crump et moi-même estimerions nécessaire d'avoir une entrevue avec le gouvernement, afin d'en étudier les conséquences parce que ce retard porterait un grand coup à notre situation financière et dérangerait nos projets.

M. RHÉAUME: Pour le bénéfice du compte rendu, je tiens à dire à M. Gordon à quoi je me réfère exactement.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Rhéaume...

M. RHÉAUME: Je ne me base pas sur une rumeur. Je me réfère à un article paru dans le *Globe and Mail* ce matin.

Le PRÉSIDENT: Je crois que quelqu'un d'autre a indiqué cette référence.

M. RHÉAUME: Je voulais simplement indiquer à M. Gordon de quoi il s'agissait. Le *Globe and Mail* rapporte qu'un fonctionnaire du bureau du ministre des Transports, M. J. W. Pickersgill, a déclaré ne pas savoir quand l'adoption du projet de loi serait proposée et que le débat relatif au drapeau devait d'abord être vidé. Si la loi ne doit pas être adoptée, monsieur Gordon, il serait important que votre compagnie le sache dès maintenant?

M. GORDON: En ce qui nous concerne, pour autant que je sache, et en ce qui concerne le Pacifique-Canadien, on nous a dit que cette mesure fait partie des projets de loi qui seront étudiés et adoptés par la Chambre. Je ne suis au courant d'aucun changement sur ce point.

M. RHÉAUME: Si cette mesure devait être mise au rancart, ce serait un rude coup porté aux chemins de fer du National-Canadien et du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Si tel était le cas, M. Crump et moi-même, j'en suis convaincu, jugerions nécessaire d'avoir une entrevue avec le gouvernement, afin d'étudier les conséquences qu'amènerait une telle décision.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous terminé l'étude des services?

M. FISHER: Monsieur Gordon, est-ce que le Pacifique-Canadien ainsi que votre compagnie ont eu une estimation conjointe relativement à l'effet que la

disparition des subventions aux ponts aura sur les expéditeurs dans les territoires affectés par cette disparition?

M. GORDON: Oui. je crois que vous avez posé plus tôt une question relativement aux subventions octroyées au transport de l'Est à l'Ouest; je pourrai peut-être répondre aux deux questions à la fois.

Votre première question—je puis y répondre maintenant—avait trait au tarif. Dans le premier cas, la subvention est établie à sept millions et, parce que cette subvention est fixe, le commissaire de la régie des Transports a jugé nécessaire de la modifier de temps à autre en tenant compte du volume du trafic parce qu'on ne peut maintenir un tarif régulier. Il y a eu huit changements ou modifications en hausse ou en baisse relativement aux subventions payées actuellement. Les décisions de la régie ont eu pour résultat d'augmenter ou de diminuer les réductions des tarifs afin de maintenir les subventions à un montant total de sept millions de dollars. Me suis-je expliqué bien clairement?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Vous demandez quels seront les résultats lorsque ces subventions auront disparu. Je l'ignore totalement mais j'imagine que cela réduira le volume de notre transport.

M. FISHER: Cela nous intéresse beaucoup. Nous avons quelques nouvelles entreprises, non seulement dans ma circonscription mais dans tout le nord-ouest de l'Ontario, spécialement des scieries. La marge qui leur permet de fonctionner est très petite à cause d'une très grande concurrence exercée par les chantiers de l'Ouest. Le National-Canadien a récemment effectué des dépenses considérables sur ces lignes tant au nord qu'au sud. Le Pacifique-Canadien obtient une partie du trafic. On s'inquiète beaucoup du résultat de la disparition des subventions octroyées aux ponts. Je suis persuadé que des délégations se rendront ici pour protester lorsque le Comité étudiera cette question; une telle action s'avèrera peut-être utile. Quoi qu'il en soit, je crois qu'ils s'estimeraient encouragés s'ils voyaient les deux compagnies de chemins de fer disposées à porter une certaine attention à leur problème et à leur allouer un tarif abordable ou du moins s'ils pouvaient sentir un certain effort pour leur venir en aide.

M. GORDON: Nous ferons certainement cela. Dans tous les cas où ces subventions artificielles disparaîtront, nous ferons tout en notre pouvoir pour trouver les moyens de continuer à fonctionner.

Nous ne nous bornerons pas à une modification automatique des tarifs. Nous verrons à faire tout ce qui est requis pour continuer à fonctionner. Si nous échouons dans notre tentative pour trouver une compensation, ce ne sera qu'après avoir épuisé toutes nos ressources. Si nos concurrents réussissent à nous vaincre, nous devrons bien accepter ce fait; cependant, nous envisagerons le problème de cette industrie particulière non seulement dans le but de garder le trafic pour les chemins de fer mais surtout dans le but de les aider à faire concurrence à leurs rivaux sur le marché.

M. FISHER: Sur ce point précis quelle action réciproque exercez-vous avec le Pacifique-Canadien étant donné que vous cherchez à desservir non pas exactement les mêmes localités mais les mêmes régions de façon générale? Les deux compagnies de chemins de fer tenteront-elles de maintenir leurs tarifs à un certain niveau ou bien y aura-t-il un genre de concurrence?

M. GORDON: Je doute que cela donne lieu à une concurrence entre les deux compagnies de chemins de fer pour les tarifs-marchandises. Je crois que nous pourrons en arriver à un taux raisonnable dont quiconque pourra se prévaloir, ce qui permettra d'établir automatiquement un niveau commun aux deux compagnies.

M. FISHER: Ce sont toutes les questions que j'avais à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous terminé avec les services et le matériel?

M. HORNER (*Acadia*): Pas encore avec le matériel. Je suggérerais que nous terminions avec les services et que nous prenions une pause pour le dîner.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé les services? Nous poursuivrons avec le matériel à trois heures de l'après-midi.

M. MACEWAN: Mon nom est inscrit sur la liste pour le matériel.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes toujours sur la liste, si M. Horner peut vous donner une chance de parler. La séance est levée jusqu'à trois heures et demie de l'après-midi.

RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 18 juin 1964

Le PRÉSIDENT: A l'ordre messieurs, nous avons quorum.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, avant de commencer la séance, j'aimerais savoir si nous ne pourrions pas avancer l'heure de la séance de ce soir à 7 heures et demie au lieu de 8 heures, étant donné que M. Gordon aimerait être à Montréal, demain, par affaires. Je pense que cela avancerait les travaux du comité si nous pouvions siéger à 7 heures et demie ce soir au lieu de 8 heures.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la suggestion de M. Beaulé, selon laquelle nous pourrions siéger ce soir à 7 heures et demie au lieu de 8 heures, afin de voir si nous ne pourrions pas terminer et permettre à M. Gordon de retourner à Montréal.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis d'accord.

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Si cette suggestion est présentée sous forme de proposition, je vais l'appuyer.

M. HORNER (*Acadia*): Je serais prêt à me rendre ici à 7 heures monsieur le président. Le film *Monsieur Pearson* doit être présenté à 8 h. 15 et j'aimerais le voir. Quoi qu'il arrive, je n'aime pas manquer à mon devoir ici et je serai présent si le Comité siège.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons donc à 7 heures et demie.

M. LLOYD: Il y aura peut-être une autre enquête au Comité des privilèges et des élections.

Le PRÉSIDENT: A l'ajournement, messieurs, nous en étions au matériel. Voulez-vous prendre la parole, monsieur MacEwan?

M. MACEWAN: En rapport avec cette question, je voudrais faire une courte déclaration sur certaines critiques qui visaient le National-Canadien au sujet de certains genres de matériel. Je crois que la presse y a répondu l'hiver dernier. Ces critiques portaient surtout sur le fait que certains wagons loués des États-Unis par le National-Canadien et employés sur les lignes canadiennes en grande partie pour le transport des denrées périssables, comme les pommes de terre de l'Île du Prince-Édouard, ne donnaient pas un aussi bon rendement ou n'étaient pas en aussi bonne condition que les wagons canadiens. Je me demande si nous ne devrions pas étudier la question.

Je voudrais aussi que vous discutiez le fait que les wagons utilisés sur les lignes canadiennes, comparativement aux wagons américains, sont en proportion de 1.10 wagon américain pour un wagon canadien. De plus, on a mentionné, je crois, que si le National-Canadien ajoutait du matériel neuf sur ses lignes pour combler cette lacune, les taux de transport de ces produits augmenteraient. Pourrions-nous discuter de ces questions, monsieur Gordon?

M. GORDON: J'ai discuté de cette question quand j'étais à l'Île du Prince-Édouard dernièrement et j'ai même rencontré une délégation à ce sujet.

Il est vrai que généralement parlant, le cargueur du National-Canadien est meilleur que le wagon américain, mais la question du nombre de wagons que le National-Canadien devrait se procurer en raison du transport possible est purement économique. Il est devenu d'usage de louer des cargueurs américains parce qu'ils conviennent très bien au transport des marchandises. En général nous trouvons que cela est plus économique que d'investir un gros montant dans le but d'augmenter le nombre des convois du National-Canadien.

M. MACEWAN: Au cours de l'année dernière, j'ai remarqué dans la revue *Track*, publiée par le National-Canadien et distribuée à ses employés, que l'on a innové deux genres de wagons, le wagon découvert avec couverture amovible (prairie schooner) et le wagon plat à plancher en V avec cloison axiale (high beam car). Je me demande si ces wagons sont utilisés présentement, et s'ils donnent satisfaction?

M. GORDON: Vous pourriez peut-être répondre à cette question, monsieur Demcoe.

M. DEMCOE: Le premier est utilisé. Je présume que vous ne les avez pas vus sur la voie ferrée. Ce sont des wagons-tombereaux avec un toit d'acier ou de toile.

Le second est encore en essai.

M. MACEWAN: Enfin, je voulais dire ceci. On a souligné la nécessité d'un renouvellement majeur de locomotives diesels sur les lignes du National-Canadien et les trois facteurs qui ont suscité cette proposition sont les suivants: le premier, c'est que la durée de vie du diesel est plus courte. Un diesel dure environ 20 ans. Il a été démontré que certains diesels demeuraient trop longtemps sur les chantiers parce que les pièces ne pouvaient pas s'obtenir sur le champ.

Le deuxième facteur, ce sont les charges plus pesantes. En raison des wagons plus pesants qui circulent maintenant, des diesels plus pesants sont requis. Au lieu de 1,600 chevaux-vapeur, il a été prouvé que 2,200 à 2,500 chevaux-vapeur donnent un meilleur rendement et on a souligné que l'économie provenant de l'emploi de diesels plus gros et plus puissants dépassait de beaucoup les amortissements primitifs des anciens wagons.

Le troisième facteur est l'accroissement de la circulation ferroviaire. Au cours de l'hiver dernier, le National-Canadien a loué environ 20 diesels des chemins de fer américains. Je me demande si des projets ont été élaborés à ce sujet ou si le National-Canadien est d'avis, en ce qui concerne la recapitalisation, que les lois essentielles du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson doivent passer en premier lieu et doivent être étudiées avant qu'un projet sérieux soit élaboré relativement au programme sur les diesels.

M. GORDON: Lisez-vous une revue commerciale?

M. MACEWAN: Oui, je lis le *Financial Post*. Je ne sais pas la date exacte de la parution, mais c'est en février ou en mars de cette année.

M. GORDON: En effet. On dirait un article de journal écrit par un fabricant de diesels désireux d'augmenter ses ventes. Mais, généralement parlant, notre inventaire de diesels est satisfaisant. Nous devrons probablement faire quelques achats ou en remplacer quelques-uns en raison des exigences de la circulation, mais, généralement parlant, nous sommes très satisfaits de notre inventaire actuel. N'est-ce pas, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: C'est juste. Nous avons présentement sur commande quatre wagons destinés à remplacer ceux qui font défaut.

M. MACEWAN: Ce sont des wagons plus pesants?

M. DEMCOE: Oui.

M. MacEwan: Enfin, si je comprends bien, le coût de location des wagons américains n'est pas aussi élevé que si nous achetions de nouveaux wagons pour les lignes du National-Canadien.

M. Gordon: Non. Je crois qu'il a été question de cela, parce que nous avons un certain plan d'assurance, mettons, selon lequel les chemins de fer américains mettent à notre disposition des locomotives diesels quand nous ne pouvons pas suffire à nos chargements de grains. En ce moment, je ne me souviens pas si nous en avons nécessité beaucoup. Combien y en avait-il?

M. Demcoe: Il y en avait quarante.

M. Gordon: A ce sujet, c'est un plan d'assurance à brève échéance. Mais si à la longue nous nous apercevons que nous avons besoin de plus de diesels, nous cesserons d'en louer; si la circulation ferroviaire augmente de façon continue, nous nous sentirons alors obligés d'investir du capital et d'acheter de nouveaux diesels.

M. MacEwan: Je présume que la même chose s'applique à vos autres appareils et à votre matériel roulant.

M. Gordon: Exactement.

(*Texte*)

Le président: Monsieur Beaulé.

M. Beaulé: Monsieur Gordon, comme vous le savez, dans la région de Québec où il y a plusieurs usines de pâte à papier, il y a eu, depuis un certain temps, pénurie de wagons-marchandises affectés à ce transport, et je sais, pour ma part, qu'à La Tuque l'*International Building Paper* a dû refuser plusieurs wagons de marchandises, car ils n'étaient pas assez propres pour transporter le papier. Est-ce que des mesures ont été prises pour apporter de meilleures conditions aux usines de pâte à papier dans le transport pour les wagons-marchandises?

(*Traduction*)

M. Gordon: Ceci est une question qui revient toujours dans les chemins de fer. Elle fait partie de nos problèmes de tous les jours. Nous avons remarqué des pénuries à certains moments, mais, généralement parlant, nos wagons suffisent pour la circulation dont vous faites mention. Nous avons déjà élaboré un très bon système selon lequel nous réservons certains wagons au transport du papier journal; ce sont les wagons à portes jaunes que nous avons lancés à la suite de nos propres recherches. Ces wagons à portes jaunes sont particulièrement tenus en bon état pour s'assurer qu'ils conviennent au transport du papier journal.

(*Texte*)

M. Beaulé: Mais lorsqu'il y a ainsi pénurie et qu'on affecte des employés à nettoyer les wagons, la compagnie doit payer du temps supplémentaire pour nettoyer ces wagons-là et lorsqu'ils arrivent aux usines de pâte à papier, les autorités de ces usines refusent les wagons occasionnant une double dépense. Prenez-vous des mesures pour éviter cela à l'avenir, afin que lorsqu'on envoie des wagons et si vous n'avez pas ceux dont vous avez parlé, au moins que les autres wagons soient propres afin qu'ils soient utilisés à bon escient dans ce genre de transport?

(*Traduction*)

M. Gordon: Notre politique est de garder nos wagons dans une condition convenant au commerce. Mais comme je l'ai dit, c'est là un facteur courant dans une entreprise de chemins de fer. Certaines situations inévitables surviennent. Toutefois, aucun de nos problèmes majeurs n'est chronique en aucun point de vue. N'est-ce pas, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: C'est juste. Il y a certainement eu une erreur de classification dans ce cas-ci. Il se peut qu'un ou deux wagons se soient trouvés parmi ceux qui étaient envoyés à la C.I.P., qu'ils soient passés inaperçu et que quand ils furent ouverts pour être chargés, on les ait trouvé impropres et qu'on ait dû les retourner. Mais nous les nettoyons, et si nécessaire, nous les mettons en meilleur ordre de marche.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Horner.

M. HORNER (*Acadia*): Je songe aux wagons dont le volume a augmenté matériel. Je remarque dans ce paragraphe qu'il traite de ce qui apparaît être des améliorations sommaires quant au transport du grain. Le transport du grain a-t-il été amélioré de quelque façon au cours des dernières années?

M. GORDON: Voulez-vous dire le genre de wagons couverts que nous avons?

M. HORNER (*Acadia*): Je songe aux wagons dont le volume a augmenté considérablement.

M. GORDON: Oui, c'est juste. Vous voyez, nous avons fait un arrangement temporaire quant aux toits de contre-plaqué sur les wagons-tombereaux et ceci nous a amenés à nous demander si un remaniement du dessin du wagon n'était pas à conseiller. Mais, nous n'avons aucun programme précis en ce qui concerne la création d'un nouveau type de wagon pour le transport du grain.

M. HORNER (*Acadia*): Vous parlez de remodeler les wagons. Je me suis toujours demandé pourquoi on ne chargeait pas les wagons couverts par le toit. Avez-vous étudié cette question et croyez-vous que des changements majeurs dans les wagons couverts accéléreraient le transport du grain?

M. GORDON: Monsieur Demcoe, à vous de répondre à cette question d'ordre pratique.

M. DEMCOE: Les chemins de fer américains ont commencé à utiliser les wagons à trémies couverts pour le transport du grain, et l'automne dernier nous avons pensé utiliser les nôtres, mais leur nombre était trop restreint pour nous en servir à la fois pour le grain et pour les autres marchandises.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce une modification du wagon découvert avec couverture amovible (prairie schooner)?

M. DEMCOE: C'est un wagon à trémies couvert, le genre de wagon que nous utilisons pour le transport de la potasse, du silica, du sable, du sel, du sucre et de la farine. C'est un wagon d'acier avec des trémies sur le dessus. De fait, cette semaine nous essayons un wagon ouvert sur toute sa longueur. On place un tuyau de chargement à une extrémité et on emplit le wagon d'un bout à l'autre; c'est ce que nous appelons une rigole de chargement du type auge.

M. HORNER (*Acadia*): Je me suis souvent demandé pourquoi on n'utilisait pas ce genre d'appareil.

M. DEMCOE: Nous venons d'en recevoir un de la *Pullman Car Company*, de Chicago, et nous en faisons l'essai avec la potasse.

M. HORNER (*Acadia*): Y a-t-il eu des changements majeurs dans la manutention du grain dans les gares terminus, ou est-ce en majeure partie automatisé maintenant?

M. DEMCOE: Non, il y a encore nombre d'ascenseurs qui requièrent des méthodes manuelles pour décharger le grain des wagons couverts. Plusieurs compagnies possèdent des appareils mécaniques qui prennent un wagon, le roulent de chaque côté et le renversent; ils le déchargent dans environ quatre ou cinq minutes. De fait, il y en a un à Halifax.

M. HORNER (*Acadia*): Les chemins de fer Nationaux du Canada doivent-ils voir au transport du grain sur l'île de Vancouver? Le transport des wagons de la terre ferme à l'île relève-t-il du National-Canadien?

M. DEMCOE: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils encouragé de quelque façon la démolition des silos à élévateur pneumatique de Victoria et la construction de plus vastes silos à Vancouver? Il apparaît très coûteux de transporter les wagons-marchandises jusqu'aux chalands, ensuite à l'île et ensuite revenir.

M. DEMCOE: Nous essayons de convaincre les personnes intéressées qu'il est plus économique de le transporter à la terre ferme, soit à Prince Rupert, soit à Vancouver.

M. HORNER (*Acadia*): Pendant que nous discutons de cette question, je voudrais savoir le genre d'entente qu'ont fait les chemins de fer Nationaux du Canada relativement aux ascenseurs sur l'île de Vancouver. Cette entente se poursuivra-t-elle ou cessera-t-elle?

M. DEMCOE: Je n'ai aucun renseignement au sujet de l'ascenseur sur l'île de Vancouver.

M. HORNER (*Acadia*): Mais êtes-vous d'avis que c'est là un moyen de transport très coûteux?

M. DEMCOE: Nous ne recevons aucun montant supplémentaire pour le transport à l'île.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne recevez aucun montant supplémentaire pour le transport?

M. DEMCOE: Non.

M. HORNER (*Acadia*): C'est un point intéressant que je voudrais porter à l'attention de M. Gordon, parce que dans son discours de Winnipeg, il a souligné plusieurs changements qui pourraient s'effectuer dans les prairies en ce qui concerne les méthodes employées par les cultivateurs pour transporter les céréales, alors que les chemins de fer peuvent encore réaliser plusieurs améliorations.

M. GORDON: C'est juste; dans mes discours, j'appuie sur le fait que je désire voir tous les gens s'unir, afin que chacun fasse sa part et que tous apprennent les uns des autres. Nous pouvons apprendre beaucoup des cultivateurs, et j'espère que ceux-ci apprendront quelque chose de nous.

M. KORCHINSKI: J'ai une question à poser au sujet du genre de wagons couverts qui est projeté. Je me demande pourquoi il ne serait pas possible de créer un wagon qui ouvrirait sur le dessus. Il est facile de charger un wagon de grains secs, mais quand il s'agit de grains humides, ceci est beaucoup plus difficile. La plupart des préposés aux ascenseurs trouve difficile de répandre le grain à l'intérieur du wagon et de charger plus au fond. Pourquoi le toit ne pourrait-il pas s'ouvrir de façon à pouvoir emplir le wagon à sa pleine capacité?

M. DEMCOE: C'est ce que nous avons fait aux wagons dont vient de parler M. Gordon. Nous avons fait poser un toit en contreplaqué; je crois qu'il y a quatre descentes situées aux quatre coins du wagon de façon à ce que le tuyau de décharge puisse être déplacé dans quatre endroits différents pour charger le wagon. Une fois arrivé à l'ascenseur, le wagon est déchargé par le dessous en ouvrant les trémies.

M. GORDON: Nous avons établi un comité de membres chargés précisément, compte tenu de nos recherches, d'étudier et de mettre à l'épreuve toute proposition et toute idée conçue par un des membres ou portée à notre attention. Ceci fait constamment partie de notre travail de recherche. Aussi, si vous avez des idées à ce sujet, faites-nous-les savoir. Dites-nous-les, nous les essayerons et nous les étudierons. Je ne peux pas répondre sur-le-champ, à votre question, mais nous faisons continuellement des essais et nous examinons

les choses qu'on nous envoie, ainsi notre section des recherches passe un temps considérable à chercher à perfectionner les wagons et à améliorer leur utilisation. Pendant ces dernières années nous avons mis en service beaucoup plus de wagons de type nouveau qu'on ne l'a jamais fait autrefois dans les chemins de fer.

M. KORCHINSKI: Je n'ai jamais vu le genre de wagons-chariots. Y a-t-il des dispositifs pour une coursive sur la toiture?

M. GORDON: Pour quoi?

M. KORCHINSKI: Pour pouvoir marcher sur le toit du wagon.

M. DEMCOE: Vous pouvez marcher sur le toit.

M. GORDON: Je suppose qu'il faut être habile comme un chat pour le faire; on l'appelle le «catwalk».

M. KORCHINSKI: Lorsque vous avez modifié des wagons à minerai, quelle était leur contenance comparée à celle des autres wagons couverts?

M. DEMCOE: Nous en avons deux sortes, je crois, celui de 50 tonnes et le wagon de minerai de 70 tonnes.

M. KORCHINSKI: Comment se comparent-ils avec les wagons couverts ordinaires?

M. DEMCOE: Ils transportent de 40 à 60 tonnes, et maintenant nous en achetons des neufs qui contiendront 70 tonnes.

M. KORCHINSKI: A propos du transport des automobiles je remarque que vous avez transporté bien plus d'automobiles que dans les années passées. Je crois que vous avez allongé le wagon, sans doute. Ne peut-on en faire autant aux wagons couverts, qui vont transporter les céréales? Est-ce ce que vous faites maintenant?

M. DEMCOE: Oui, nous sommes une des premières compagnies de chemins de fer qui ait allongé les wagons de marchandises pour les rendre aussi longs que les wagons de voyageurs. Les wagons de voyageurs ont 85 pieds de long, et c'est à peu près la longueur des wagons à trois étages qui servent au transport des automobiles.

M. KORCHINSKI: Sur certaines lignes d'embranchement les voies ne sont pas très bonnes, cela a-t-il une influence sur le type de wagons que vous pouvez utiliser? Il y a plusieurs types de rails sur ces voies et leur poids diffère. Devez-vous prendre cela en considération quand vous faites le projet d'un wagon couvert?

M. DEMCOE: Oui en effet.

M KORCHINSKI: Ainsi, puisque vous avez changé les rails sur certaines voies cela vous permet de concevoir des wagons qui transporteraient davantage de céréales.

M. DEMCOE: C'est non seulement une question de rails, mais c'est aussi une question de dimension des ponceaux et des ponts. Très souvent ce sont les ponts qui présentent les plus grands problèmes, et si on ne les renouvelle pas ou on ne les consolide pas, on ne peut pas mettre des wagons plus grands en service sur ces lignes.

M. KORCHINSKI: C'est très intéressant, car il me semble que sur plusieurs de ces voies (qui sont peut-être désignées pour l'abandon) vous n'améliorez pas le service et par conséquent vous ne pouvez utiliser des wagons plus grands, cependant dans votre discours de Winnipeg vous avez dit qu'il y aura encore plus d'arrêts, parce que vous ne pouvez apercevoir tant de wagons en même temps et si on peut voir 5 wagons facilement il faudrait charger 2,000 ou 10,000 boisseaux de céréales et ainsi de suite et il faudrait peut-être un autre arrêt. Si votre matériel roulant était plus grand vous n'auriez pas à vous arrêter autant à ces endroits. Tout cela est important pour ces lignes. Je me

demande si le service sur ces lignes n'est pas arrêté parce qu'on le veut ainsi. Il faut étudier cela. Je suis certain que vous avez étudié la possibilité d'améliorer les ponceaux dans ces régions et vous devez savoir ce que vous avez l'intention de faire dans les cinq à dix ans qui viennent.

M. GORDON: A propos du trafic que nous avons maintenant ou bien du trafic que nous pourrons avoir? Si nous pouvions savoir que le trafic va augmenter, nous ferions de notre mieux pour améliorer la ligne en question; mais je ne vois pas la nécessité d'améliorer la ligne si nous n'avons pas le trafic qui le justifie.

M. KORCHINSKI: Mais il y a certainement des lignes que vous n'entretenez pas parce que...

M. GORDON: Oui, parce qu'il n'y a pas de trafic.

M. KORCHINSKI: Et dans quelques années vous direz qu'il en coûtera trop pour les remettre en état à la norme que vous avez établie.

M. GORDON: On ne peut pas améliorer une ligne sans augmenter le coût. Il faut débourser une grosse somme pour améliorer une ligne et on se demande si cela en vaut la peine. Vous ne réduisez pas le coût simplement en améliorant une ligne. S'il y a beaucoup de trafic, il se pourrait que la dépense soit justifiée, mais encore, p us on dépense, plus il y a d'intérêts à payer, plus l'entretien coûte cher et ainsi de suite.

M. KORCHINSKI: De la même manière, vous ne réduisez pas le coût en utilisant des wagons plus petits. Si d'habitude vous utilisez des grands wagons le coût sera plus bas.

M. GORDON: Les deux sujets sont relatifs. Si la voie ferrée est d'un grade inférieur et le matériel roulant plus petit, le capital placé est en relation directe avec le matériel et la voie. Si on améliore la ligne et que les capitaux investis sont plus grands, le coût devra être compensé par le trafic, donc s'il n'y a pas assez de trafic vous ne pouvez supporter les frais. C'est simplement une question de comptabilité.

M. KORCHINSKI: Cela dépend. Si on étudie certaines lignes on pourrait suggérer des moyens d'économiser.

M. GORDON: Vous pouvez être sûr que si la dépense faite pour améliorer une ligne réduisait le coût de la manœuvre du trafic sur cette ligne, nous ferions cette dépense.

M. KORCHINSKI: Je vous propose ceci: Prenez par exemple une ligne avec des rails de 60 livres sur lesquels vous avez transporté, mettons, 2,000 boisseaux de céréales. Si vos rails, sur cette voie, avaient été de 100 livres vous n'auriez pas eu beaucoup de ruptures de rails et par conséquent l'entretien serait moins coûteux.

M. GORDON: Nous le prenons en considération.

M. KORCHINSKI: Mais si vous mettez un grand wagon sur des rails de 60 livres, les frais d'entretien seront plus élevés et par la suite vos frais deviendront de plus en plus gros et on atteindra le point où il ne sera plus possible de garder cette ligne.

M. GORDON: Si la situation était telle qu'il y aurait davantage de trafic sur cette ligne si, par exemple, une voie améliorée encourageait un cultivateur à produire plus de blé et par conséquent une plus grande quantité serait transportée sur cette ligne, alors cela vaudrait la peine, mais nous devons équilibrer le coût avec le trafic que nous avons.

M. KORCHINSKI: Ce que vous nous faites comprendre, c'est que vous gagnez beaucoup sur le transport des céréales.

M. GORDON: Je ne veux pas du tout dire cela.

M. PASCOE: Monsieur le président, je voulais poser des questions à propos des wagons pour le transport des céréales, mais j'ai déjà reçu mes réponses.

Cependant, je voudrais en savoir davantage. Dans le rapport que nous avons ici il est question de mille wagons-trémies avec couvercles de bois contre-plaqué qui ont été adaptés pour le transport des céréales, et il est dit sur une base temporaire. Étant donné que nous devons faire tout notre possible pour remplir nos contrats avant la fin de la campagne agricole le 31 juillet, sont-ils encore en service?

M. GORDON: Dans la mesure que, tout d'abord, nous avons transporté toutes les céréales qui nous ont été données sans la moindre difficulté, en ce qui regarde le matériel. Ces wagons ont été adaptés dans l'idée de faire un essai. Ils ont des couvercles de bois contre-plaqué et servent au transport des céréales, temporairement, et quand on les renvoie pour l'utilisation ordinaire la plupart des couvercles sont encore utilisables.

M. DEMCOE: Nous avons enlevé tous les couvercles ce printemps, et les wagons-trémies qui ont servi au transport des céréales pendant les mois d'automne et d'hiver sont de nouveau utilisés pour le sable et le gravier.

M. PASCOE: C'est une des choses que je voulais savoir. Il y a autre chose maintenant, au sujet des 100 couvercles d'aluminium que vous avez commandés pour les wagons-trémies. J'espère que c'est en vue du commerce florissant du carbonate de potasse dans la Saskatchewan.

M. DEMCOE: Oui.

M. PASCOE: Je dois vous prévenir qu'ils seront en grande demande.

M. GORDON: Nous sommes très au courant de la situation, et je puis vous assurer que si quelque chose nous empêche de maintenir le trafic ce ne sera pas une pénurie de matériel.

M. PASCOE: Je dois vous rappeler que c'est à l'automne que les mines de Moose Jaw commenceront à produire.

Il y a encore une chose à propos des wagons refrigérés à la glace qui ont été changés en frigorifiques mécaniques. D'où provenait la glace pour ces wagons réfrigérés? Les commerçants de glace vont-ils fermer leur porte à cause de cela?

M. GORDON: Leur commerce sera certainement réduit.

M. PASCOE: La glace était-elle fournie par une maison de commerce privée?

M. GORDON: Oui, je ne me souviens pas que nous ayons produit notre propre glace nulle part.

M. DEMCOE: Nous avons de la glace tous les 300 milles sur le réseau, pour les wagons réfrigérés, et, si on a pensé aux wagons réfrigérés mécaniquement, c'est afin d'obtenir une température plus uniforme; ainsi un client qui désire avoir un wagon à 32 degrés, aura un wagon à 32 degrés qui restera à 32 degrés. S'il le veut à 42 degrés il l'aura à 42 degrés, tandis qu'avec un wagon réfrigéré à la glace il peut y avoir de grands écarts de température.

M. GORDON: Ces modèles, je dois le dire, ont été étudiés et conçus par notre section de recherches. Nous avons construit ces wagons nous-mêmes.

M. PASCOE: Avez-vous l'intention d'avoir, éventuellement, tous les wagons réfrigérés mécaniquement?

M. GORDON: Je pense qu'avec le temps les wagons à glace deviendront désuets.

M. LLOYD: Monsieur Gordon, l'hiver dernier dans le port d'Halifax il y a eu un moment où les mouvements vers les silos ne correspondaient pas à ce qu'on avait droit d'attendre d'après les prédictions. Savez-vous ce qui s'était passé? Était-ce à cause de la pénurie de wagons ou bien était-ce causé par le chargement des céréales? Je crois qu'il y a eu une enquête.

M. DEMCOE: Je crois qu'il n'y avait pas assez de cargos pour vider les silos. Ce n'était pas parce que les chemins de fer ne pouvaient pas transporter les céréales des ports à Halifax.

M. LLOYD: Vous dites que c'était à cause d'une pénurie de cargos. Nous avions compris que les Russes s'étaient organisés pour prendre livraison dans leurs propres cargos, mais nous n'avions pas eu l'impression que c'était une pénurie de cargos qui avait ralenti le transport des céréales.

M. DEMCOE: Nous avions toujours sous la main un nombre suffisant de wagons pour le chargement journalier.

M. LLOYD: Je m'en remets à mon collègue. Il avait des renseignements contraires.

M. GORDON: Les objectifs journaliers pour le transport des céréales avaient été déterminés par la Commission du blé pour les deux compagnies de chemins de fer, et les quantités journalières qui devaient être prises, transportées et livrées aux ports de leur choix, avaient été stipulées. Je puis vous assurer que le National-Canadien a non seulement rempli ces objectifs, mais il est arrivé que dans bien des cas il avait de l'avance sur l'horaire prévu.

M. LLOYD: A cette période nous avons surveillé de très près le remplissage des silos, et nous avions des raisons d'être inquiets. J'ai remarqué que vous avez décrit l'adaptation de certains types de wagons pour le transport des céréales et j'ai bien écouté toutes les explications que vous avez données, mais pour l'année qui vient, avez-vous le matériel nécessaire pour pouvoir transporter les céréales dans les ports d'hiver des régions de l'Atlantique, à Halifax et à Saint-Jean?

M. GORODN: Nous n'avons pas d'inquiétude à ce sujet. Nous sommes tout à fait équipés pour transporter les céréales selon les demandes.

M. LLOYD: Et je suppose que c'est grâce à vos relations avec la Commission des céréales du Canada. Avez-vous connaissance du volume du trafic auquel on peut s'attendre?

M. GORDON: Oui, ils déterminent nos objectifs et nous les atteignons.

M. LLOYD: Puis-je vous poser une question très locale. A l'extrême nord d'Halifax il y a plusieurs hangars de marchandises, juste en bordure de la partie habitée à l'extrême nord du haut de la rue Water. Ces bâtiments ont été très endommagés à la suite de l'explosijon d'Halifax en 1917. Je ne crois pas qu'ils aient été réparés depuis. L'intention est-elle de les abandonner? Peut-être qu'un de vos employés sait de quoi je parle et peut me répondre.

M. GORDON: Je ne connais pas la réponse. Monsieur Demcoe savez-vous ce qu'il en est?

M. DEMCOE: Où sont ces hangars de marchandises?

M. LLOYD: Presque sur les quais, en haut de la rue Water.

M. GORDON: Sont-ils en surplus?

M. DEMCOE: Nous utilisons ces hangars de marchandises mais nous n'avons pas encore de projets; éventuellement le L.C.L. et les messageries seront réunis et quand ils seront sous le même toît, je suppose que nous nous débarrasserons des hangars.

M. LLOYD: Je ne veux pas abuser du temps du Comité en continuant sur ce sujet, mais je serais très reconnaissant si vous me donniez des renseignements, monsieur Gordon, sur les projets qui ont été faits sur ce problème.

M. BELL: Puis-je poser une question sur les accusations faites l'an dernier à propos du verre cassé trouvé dans les céréales?

M. GORDON: Oui.

M. BELL: Votre service des relations extérieures est très au courant et je voudrais savoir si vous avez fait une enquête et si vous pouvez nous faire connaître ce que vous en pensez.

M. GORDON: Les chemins de fer n'ont jamais été impliqués dans ces accusations. On a dit, d'après ce que j'ai compris, qu'on aurait découvert du verre cassé dans les cargos. C'était fort exagéré. On a dit que c'était des bouteilles de bière, ou quelque chose du même genre, qui seraient tombées accidentellement dans les céréales. En fin de compte cela n'était qu'un mythe. L'allégation n'avait jamais touché les chemins de fer. On n'avait jamais insinué que les morceaux de verre avaient été jetés dans les céréales lorsque les chemins de fer en étaient responsables.

M. BELL: Nous avons entendu dire que tout cela s'était passé à la tête des Lacs, près de Fort William.

M. GORDON: On peut facilement prouver que ce n'est pas le cas, car il n'y a tout de même pas de bouteilles à bière qui arrivent de Fort William.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Regan.

M. REGAN: Monsieur Gordon, pour en revenir à la région d'Halifax, faut-il qu'il y ait une distance réglementaire entre un terminus et les cours de triage, tout particulièrement dans le cas des terminus des quais où vous chargez les navires? A présent vos cours de triage sont situées tout au long de la plage du bassin Bedford, sur des terrains qu'il y aura éventuellement tout intérêt à mettre en valeur pour l'industrie et ainsi de suite. Avez-vous un programme de mise en valeur pour l'avenir, y compris l'aménagement de cours de triage plus spacieuses dans cette région ou seraient-elles installées à quelque distance de là? Est-ce qu'il est essentiel que les cours se trouvent à une distance déterminée des quais?

M. GORDON: Non. Les cours de triage sont toujours aménagées en fonction du genre de train à trier. Je pense qu'on sait maintenant ce qu'il nous faut dans la région dont vous parlez.

M. VAUGHAN: Vous estimez qu'elles sont aménagées au mauvais endroit?

M. REGAN: C'est possible; mais savez-vous que l'association des contribuables de Rockingham a signalé qu'un pont sera éventuellement construit au-dessus du détroit et qu'il faudra réaménager la cour de triage dans un coin perdu de l'autre côté de Dartmouth?

M. GORDON: Oui, j'en ai entendu parler mais on n'y songe guère pour le moment.

M. REGAN: On ne songe pas à déplacer les cours de triage en ce moment?

M. GORDON: Pas que je sache.

M. REGAN: Vous n'êtes pas en mesure de nous dire si ce serait possible dans le cas où ce terrain augmenterait de valeur?

M. GORDON: Si le terain augmentait de valeur, on étudierait la question immédiatement. On pourrait les réaménager à n'importe quel moment.

Le PRÉSIDENT: Nous ne devrions pas trop nous attarder sur cette question, car nous avons déjà étudié la question des chantiers.

M. REGAN: Je voyais cela comme du matériel.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il faudrait y revenir plus tard.

M. REGAN: Dans ce cas, je soulèverai de nouveau la question à 10 heures.

Le PRÉSIDENT: A vous monsieur Marcoux.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Je vais essayer de poser une question qui est dans l'ordre; j'espère qu'elle n'a pas été posée avant. On a dit récemment qu'il y avait un nouveau train qui allait être mis à l'essai sur la voie Ottawa-Montréal. Ce

train servira des repas aux voyageurs. On a dit qu'il y aurait quarante-huit voyageurs qui pourraient consommer leur repas en même temps, au lieu de quarante. La cuisine serait munie d'un système à ondes courtes ou quelque chose du genre. Ce que j'aimerais savoir, à partir de ce fait précis, est d'ordre général. Qu'est-ce qui détermine la rentablilité du matériel nouveau? Sur quoi vous fondez-vous, après combien de temps, à la suite de combien d'expériences, pour déterminer qu'un équipement est bon, utile et même nécessaire. Par exemple, est-ce que l'équipement qui servira entre Montréal et Ottawa, étant donné que la durée du trajet est seulement de deux heures, pourrait servir entre Ottawa et Toronto, par exemple, alors que le trajet est beaucoup plus long et que l'efficacité est beaucoup moins nécessaire. Y a-t-il des principes généraux, en somme, qui déterminent quelle serait la façon d'apprécier l'efficacité du matériel nouveau?

(*Traduction*)

M. GORDON: Eh bien, notre principe général est que nous essayons toutes sortes d'innovations, pour voir comment le public réagit. Ce qui importe surtout est de savoir si le public va se servir du matériel aux fins auxquelles nous le destinons. Je ne connais qu'un seul moyen de le savoir, c'est en s'en servant. Lorsque nous savons à peu près ce que les voyageurs souhaitent, nous faisons un essai comme celui de l'autre jour. Vous avez assisté au déjeuner à la gare Union l'autre jour n'est-ce pas? Ah c'est vrai, vous n'y étiez pas. Mais certains membres du Comité ont déjeuné à la gare et ils ont vu le wagon sur place. On leur a préparé un repas en quelques secondes sur la cuisinière à micro-ondes. Nous allons voir comment le public réagit avant d'aller plus loin, mais si l'innovation lui plaît, s'il s'y intéresse nous convertirons probablement d'autres wagons de la même façon.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Mais est-ce que c'est seulement une question d'efficacité ou si, par exemple, la cuisine ancienne peut servir autant de passagers dans un temps un peu plus long, disons, dans trois heures au lieu de deux heures? Est-ce que ces changements-là seront faits quand même aux deux lignes nécessitant plus de temps entre deux points, soit Ottawa et Montréal? Cela prend deux heures et il y a certains trains qui prennent trois heures.

(*Traduction*)

M. GORDON: A vrai dire, il y a deux facteurs en jeu. Comme vous venez de le dire, le trajet Montréal-Ottawa dure deux heures, et nous voulons préparer les repas le plus vite possible. En outre, il y a le prix de revient de la préparation des repas. Nous faisons en ce moment des essais, afin de déterminer s'il y aurait moyen de réduire le prix de revient des repas en les préparant à l'avance et en les réchauffant, à condition de pouvoir le faire facilement. Mais ce qui importe surtout ce sont les préférences du public et tout dépend de ce qu'il est prêt à accepter. Nous essayons toutes sortes de choses sous ce rapport. En ce moment nous faisons un autre essai en servant un repas table-d'hôte au lieu d'un repas à la carte, comme nous le faisions autrefois. Cette façon de fournir des repas sur les trains était très coûteuse et il m'a toujours semblé que nous pourrions habituer le public à ne pas s'attendre à un service, mettons, d'hôtel, lorsqu'il voyage par le train. A condition qu'il puisse obtenir un repas raisonnable, nous estimons qu'il ne devrait pas s'attendre à davantage.

Les lignes aériennes, par exemple, servent un repas depuis longtemps et il n'y a pas beaucoup de choix. Nous tentons de voir si ce système plaira au public. Nous prévoyons que certaines personnes se plaindront, mais nous espérons habituer le public à accepter un service raisonnable. En Europe, on fournit différents genres de repas dans les trains. Les Canadiens semblent estimer qu'ils ont le droit acquis au luxe et nous allons essayer de les habituer à être un peu moins exigeants.

(*Texte*)

M. BÉCHARD: Monsieur Gordon, à ce propos, j'ai expérimenté lundi dernier ce nouveau service du National-Canadien et je dois vous dire que personnellement je préférais le système qui existait auparavant. Alors, je peux faire des commentaires.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock?

M. ROCK: J'ai quelques commentaires à faire. Cela dépend si une personne fait un choix heureux, je pense.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous parlez du matériel ou des services?

M. ROCK: Il me semblait que je traitais du même sujet que celui sur lequel M. Gordon a répondu à M. Marcoux, à savoir, le matériel, et qu'est-ce qu'on va mettre dans le matériel sinon de la nourriture.

M. RHÉAUME: Nous en sommes au service des marchandises n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Nous parlons de matériel en ce moment et nous pourrons nous occuper des services des voyageurs plus tard.

M. ROCK: Comment se fait-il que M. Marcoux ait abordé ce sujet?

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

M. ROCK: Il parle des nouveaux wagons-restaurants.

Le PRÉSIDENT: Il parle de remplacer certain matériel tel que les wagons-restaurants.

M. GORDON: Selon moi il n'aurait pas dû, mais il en a parlé.

M. ROCK: Je pense que ma question était conforme au début mais pas à la fin.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au service des marchandises. Est-ce que nous avons terminé?

Approuvé.

Maintenant, les messageries. J'ai pris note de votre mot.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais poser une question au sujet des services des marchandises si vous le permettez monsieur le président.

Est-ce qu'on a nettement tendance à se servir de moins en moins des messageries et du service des lots brisés dans les provinces des Prairies? Avez-vous constaté qu'on se sert moins de ce genre de services dans les provinces des Prairies depuis quelques années?

M. GORDON: Nous essayons de grouper nos services des messageries et des lots brisés sous une même en-tête. L'année dernière, j'ai parlé longuement du programme que nous ébauchions à cet effet et mes déclarations sont reproduites à partir de la page 171 du compte rendu des séances du comité sessionnel. J'ai étudié la question à fond et j'ai expliqué notre programme et ce que nous proposions de faire.

M. HORNER (*Acadia*): Je vais consulter le compte rendu. Je ne faisais pas partie du comité l'année dernière, monsieur Gordon, car si j'avais été là, je n'aurais sans doute pas posé cette question.

M. GORDON: Je pense que vous constaterez au compte rendu que j'ai expliqué la situation par le menu.

M. HORNER (*Acadia*): A quelle page commence votre témoignage?

M. GORDON: A la page 171 des *Procès-verbaux et témoignages* de l'année dernière.

M. VAUGHAN: Je crois que vous avez fait cette déclaration en 1962 et que vous en avez reparlé l'an passé.

M. GORDON: Je suis sûr que le compte rendu de l'année dernière renferme beaucoup de renseignements à ce sujet.

M. MACEWAN: Je voudrais poser une ou deux questions au sujet d'une question qui intéresse mon comté bien que la région en question soit assez vaste sous ce rapport.

Dans la région de Stellarton, Westville et New Glasgow, dans ma circonscription, il y a des installations pour le service ports-remorque et pour les lots brisés dont vous parlez dans votre rapport. On a beaucoup critiqué l'insuffisance de ces installations. Il n'y a qu'un petit bâtiment muni d'une rampe pour le service porte-remorque. C'est un petit bâtiment et je me demande si les administrateurs du National-Canadien étudient la possibilité d'aménager de plus vastes installations à cet endroit. Le service des messageries est assez important pour les trois ou quatre villes de la région et la contrée avoisinante. Avez-vous des projets sous ce rapport à l'heure actuelle?

M. GORDON: Pour le moment, nous en sommes au stade des essais relativement à toute la question de la manipulation des marchandises et des messageries, selon le principe d'une centrale maîtresse. Pour le moment, ces services sont désorganisés, car nous avons à résoudre plusieurs problèmes. Nous passons un moment difficile sous ce rapport. Vous parliez de Stellarton n'est-ce pas?

M. MACEWAN: Oui.

M. GORDON: J'étais en train de chercher des renseignements à ce sujet et je constate que Stellarton fait partie de plusieurs villes visées par la réorganisation générale que nous effectuons. Je pense que la situation s'améliorera d'ici un an.

M. KENNEDY: N'oubliez pas Truro.

M. GORDON: Non je n'oublierai pas Truro.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Marcoux?

(*Texte*)

M. MARCOUX: On en est encore à la rubrique des services marchandises.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. MARCOUX: Les filiales de camionnage. Peut-on en discuter?

Le PRÉSIDENT: Plus tard. M. Matte a la parole.

M. MATTE: S'agit-il de la même chose? Il s'agit des services cette fois-ci. Comment se fait-il que le tarif des marchandises est souvent plus élevé de 50 p. 100 que celui des camions, surtout pour la petite marchandise?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous réserver cette question-là pour...

(*Traduction*)

Nous en sommes à la rubrique des services marchandises. Est-ce que nous avons terminé l'étude de ce poste?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, au sujet des messageries, je remarque qu'il existe un plan relativement à la centrale maîtresse. Est-ce que le revenu provenant des messageries et des expéditions de lots brisés a augmenté depuis que vous vous servez de camions dans ma région de l'ouest de l'Ontario, c'est-à-dire aux alentours de Guelph, et avez-vous récupéré certaines affaires?

M. GORDON: Je ne puis guère vous répondre de façon avertie pour le moment, parce que nous avons appliqué le principe d'une centrale maîtresse afin d'arrêter le dépérissement de nos affaires de messageries de lots brisés. Cette réorganisation qui, comme le principe de la centrale maîtresse l'indique, est très compliquée, n'est pas encore assez avancée, et tout ce qui je puis vous dire pour le moment est que nous avons arrêté le décroissement des affaires. Il reste à voir si nous pourrons les redresser complètement.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ce système ne fonctionne pas depuis assez longtemps pour que vous sachiez exactement à quoi vous en tenir, n'est-ce pas?

M. GORDON: Le système n'est pas suffisament au point pour que nous nous rendions compte des résultats précis. Dans certains cas nous sommes assez avancés tandis que dans d'autres nous ne le sommes pas. Pour appliquer ce système il faut non seulement organiser les moyens matériels, il faut aussi intégrer la main-d'œuvre, former le personnel, aménager le nouveau service de bureau et mettre au point la documentation sur les transports. Pour le moment il est impossible de voir clairement quels seront les résultats et il nous faut patienter jusqu'à ce que nous sachions si l'essai a réussi.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a deux ans, vous m'avez dit que le projet de la centrale maîtresse était à l'essai dans la région des Rocheuses, je crois bien. Or, d'après ce que je comprends le système est toujours à l'essai, n'est-ce pas?

M. GORDON: En ce qui concerne la Région des montagnes, nous y avons fait voir, croyons-nous, les heureux résultats qu'a donnés ce régime. Nous réussissons bien dans cette zone.

M. HORNER (*Acadia*): Il semble que les clients et les industriels locaux aient bien accueilli le régime dans la Région atlantique.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Bien qu'il puisse être trop tôt pour formuler des critiques, j'ai l'impression qu'un grand nombre de localités de ma région craignent que ce régime de gares-centres fasse diminuer le chiffre d'affaires du National-Canadien à ces endroits.

M. GORDON: Jusqu'à ce que nous parvenions vraiment à en assurer le fonctionnement, nous allons entendre, j'en suis sûr, des opinions de toutes sortes. Au début, on s'est très fortement opposé à certains des stades, mais nous avons très sérieusement et très honnêtement travaillé à y effectuer des améliorations, et je crois que la réaction du public est devenue très favorable depuis un an ou deux. Nous avons chargé des équipes de fonctionnaires d'expliquer sur place la situation. Ces gens ont de l'expérience pratique, et je suis personnellement convaincu que ce régime aura beaucoup de succès lorsque nous l'aurons finalement mis à exécution.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous terminé l'étude des messageries?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant passer aux filiales de camionnage. Avez-vous l'intention, monsieur Gordon, de faire à ce moment-ci une déclaration à ce sujet?

M. GORDON: Je ferais, je pense, aussi bien de la faire car elle inspirera aux membres, j'espère, le genre de questions à poser sous cette rubrique.

Avant de répondre aux demandes de renseignements sur notre entreprise de camionnage, j'aimerais faire les observations suivantes.

Lorsque je m'étais présenté devant le comité parlementaire en novembre 1962, l'acquisition de la *Midland Superior* et de la *Husband Transport* par la *Canadian National Transportation Limited* (*CNTL*), tout en étant autorisée par les commissions provinciales, avait été retardée en raison des appels interjetés par des entreprises de camionnage contre l'autorisation accordée par la Régie des transports du Québec. Ces appels ont été retirés aux tout derniers jours de 1962 et la transmission de l'administration des deux sociétés a été complétée sans délai. J'avais souligné aux membres du Comité que nous étions dans une période de transition. Certains des témoignages que j'ai apportés au Comité peuvent être mésinterprétés, surtout si on les examine hors de leur contexte. Je me propose maintenant d'éclaircir cette situation et de préciser la position de la Société en ce qui concerne ses filiales de camionnage.

L'entité corporative de chaque filiale a été maintenue et chacune a été exploitée séparément du chemin de fer. Aucun de leurs administrateurs ne fait partie du Conseil d'administration du National-Canadien (N.-C.) ou du

Canadian National Transportation Limited (CNTL), bien que la plupart des administrateurs de chacune soient des fonctionnaires ou des employés de l'un ou l'autre des deux organismes. Toutes les filiales tombent sous la juridiction des diverses commissions provinciales de régie, tout comme dans le cas d'autres compagnies de camionnage en ce qui a trait à l'obtention de permis, l'enregistrement et l'établissement des prix. Chaque société a son propre système de comptabilité, son contrôleur personnel et son organisation séparée. Bien que les comptes soient tenus séparément, ils sont réunis pour notre rapport annuel. Nous n'avons pas l'intention de soumettre des chiffres individuels, vu que cela nous mettrait dans une position désavantageuse vis-à-vis nos concurrents. Chaque compagnie a son propre compte de banque, emploie et paie son propre personnel. Un petit nombre d'employés de la société ferroviaire sont détachés auprès des filiales, mais leurs services sont portés au compte de celles-ci. Les employés des filiales ne participent pas au plan de pension du National-Canadien. Chaque compagnie a son actif, dont par exemple des véhicules, des bureaux, des meubles, des revenus d'exploitation et son propre bilan. Chacune emploie un vérificateur indépendant et dans le cas des deux plus importantes (la *Midland* et la *Husband*) les vérificateurs n'ont aucun contact avec le N.-C. ou la *CNTL*.

En ce qui concerne l'exploitation la *Canadian National Transportation Limited* n'en exerce pas une surveillance ou une direction rigide. Cela serait impossible et peu souhaitable non plus. Il existe de la concurrence entre la Société ferrovaire et ces filiales, ce qui est encouragé. Ces filiales réussiront si elles sont bien administrées et dans la plupart des cas l'administration a été laissée aux particuliers qui en avaient la charge au moment de l'acquisition. Chaque filiale utilise ses propres ressources qu'elle met en valeur et l'importance de ses bénéfices dépend de l'habileté avec laquelle elle les met à contribution. Seuls les administrateurs de ces filiales pourront en se concertant avec M. Frank Gaffney, vice-président des services routiers du National-Canadien, prendre les grandes décisions qui s'imposent à l'égard de l'augmentation des privilèges, d'importants achats de matériel, d'emprunts d'argent, etc. L'utilisation en commun des centres ferrovaires et d'autres installations dont les frais sont partagés par les filiales visées en proportion de l'usage qu'elles en font, a permis de réaliser des épargnes.

C'est à la *Canadian National Transportation Limited* que les filiales s'adressent pour leur financement. Tous les prêts portent intérêt aux taux en cours sur le marché et ils doivent être remboursés au cours de la marche habituelle des affaires à mesure que des fonds deviennent disponibles. Les bénéfices ont servi jusqu'à ce jour à rembourser les avances ou ils ont été affectés au capital d'exploitation. Il n'a pas encore été déclaré de dividendes.

J'espère que ces observations ont, comme je me l'étais proposé, fait au moins un peu de lumière sur la situation.

Nous avons réalisé des progrès appréciables dans notre entreprise de camionnage exploitée en association avec notre compagnie ferroviaire et qui doit assurer aux expéditeurs le meilleur service de transport possible. Les difficultés n'ont pas manqué, toutefois, et les tactiques auxquelles ont eu recours les associations de camionnage dans leur intention bien arrêtée de chasser le National-Canadien de ce domaine d'affaires n'ont pas été les moindres. Leur opposition aux demandes que nous présentons aux commissions provinciales sont fortes et implacables,—et les répresentations qu'elles font aux gouvernements fédéral et provinciaux sont tout aussi fortes, implacables et interminables.

La *Canadian Trucking Association Inc.*, les Associations de camionnage du Québec Inc. et d'autres introduisent présentement une instance en justice à la Cour supérieure à Montréal contre le National-Canadien et la *Canadian National Transportation Limited*. Dans cette instance on accuse injustement

le National-Canadien d'outrepasser les pouvoirs d'exploitation que lui confère l'article 27 de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, pour autant qu'il est prétendu que le National-Canadien, par l'intermédiaire de la *Canadian National Transportation Limited* ou ses filiales exploite sur les grandes routes une entreprise qui n'est pas en liaison avec les services ferroviaires ou en remplacement de ceux-ci.

En outre, la *Canadian Trucking Association Inc.* et l'Association de camionnage du Québec Inc. ont fait la même opposition à l'égard d'une demande qu'avait soumise au début de la présente année la *Midland Superior Express Limited* à la Régie des transports du Québec en vue de la prolongation de ses permis. Ladite régie n'a pas encore terminé l'étude de ce cas. Les associations de camionnage ont apporté comme pièces à l'appui à cette audition des exemplaires des procès-verbaux des séances des comités parlementaires tenues en 1962 et 1963. Relativement à l'instance dont il est fait mention ci-dessus, une motion est présentement soumise à la cour en vue de modifier la déclaration pour qu'il y soit inséré ces pièces afin que celles-ci fassent partie des témoignages.

Étant donné que ce litige n'est pas encore réglé et afin de me conformer à ce que m'a conseillé l'avocat, je ne dois plus, je pense, répondre aux questions qui peuvent se rapporter à cette cause. Il y est soulevé des points comme la pertinence des témoignages, les déclarations enlevées du contexte et dénaturées, les complexités de l'intégration de l'entreprise et l'administration des filiales par des actionnaires ou d'autres personnes, l'effet d'une telle administration sur les droits de la *Canadian National Transportation Limited* et ses filiales d'exploiter un service routier, points qui sont présentement tous en litige. Ils seront pris en considération lors des débats engagés à la cour, lorsque les deux parties seront représentées par un avocat et que la cour sera en mesure de prendre une décision quant à la recevabilité des témoignages et à leur interprétation par rapport aux questions mises en cause. Nous considérons que dans les circonstances c'est à la cour qu'il faut donner les informations portant sur ce litige.

Le PRÉSIDENT: Parlez, monsieur Fisher.

M. FISHER: Monsieur Gordon, ne voyez-vous pas un paradoxe dans le fait que vous maintenez ces filiales indépendantes et séparées? Soutenez-vous qu'elles font la concurrence aux sociétés de chemin de fer, parce qu'elles sont essentiellement des entreprises ferroviaires? Or, si pour des raisons de gestion il est absolument nécessaire que le National-Canadien dirige une entreprise de camionnage, il est cependant difficile de comprendre pourquoi il lui faut maintenir ces filiales indépendantes et en concurrence avec lui. Je ne puis y voir aucune utilité.

M. GORDON: Bien, c'est là, naturellement, le point que j'essaie de régler. Ce sont les procédures légales qu'exigeaient les commissions provinciales pour l'octroi des privilèges et des permis ainsi que la régie des exploitations tombant sous leur juridiction qui l'ont soulevé. Nous reconnaissons une juridiction locale et il est donc nécessaire pour cela, comme m'en informe notre avocat, que nous maintenions ces entreprises séparées, afin que le permis puisse s'appliquer individuellement à chacune d'elles.

M. FISHER: Mais la plupart des sociétés en ces récentes années, y compris le Pacifique-Canadien, ont tendance à diminuer le trop grand nombre de compagnies à structure corporative.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Dois-je comprendre que les permis octroyés et la régie exercée sur le plan provincial représentent les deux grandes raisons pour lesquelles vous ne pouvez vous prévaloir présentement de ce droit dans l'entreprise du camionnage?

M. GORDON: C'est sur ce point que l'avocat m'a fortement conseillé de ne pas répondre, parce que la question se trouve présentement devant les tribunaux. A mon avis, une action a été intentée contre le National-Canadien à titre d'exemple, parce qu'on nous considère une société de la Couronne. Aucune poursuite n'a cependant été entamée contre l'autre société ferroviaire.

Donc, lorsque je vous dis qu'il est possible que ma déclaration soit prise hors de son contexte et ne soit pas bien interprétée, c'est que vous et moi, nous avons en effet à un certain moment donné débattu la question de savoir si nous avions effectué un achat prudent en ce qui concernait certaines entreprises de camionnage. Or, les mots que j'ai employés en essayant de vous convaincre que l'achat que nous avions fait représentait une bonne affaire ont été déformés de façon à inclure les exploitations des sociétés. Une telle information a été extraite des rapports du hansard et apportée comme nouvelle preuve,—très inexacte à mon avis, bien qu'il puisse m'arriver d'autres ennuis si je le dis, à une cause qui avait déjà débuté et qui se poursuivait devant les tribunaux. Lorsque je comparais à la cour, comme je l'ai déjà fait, ou lorsqu'un représentant du National-Canadien y témoigne, les avocats agissent en notre nom et connaissant très bien la cause dont il s'agit, ils s'élèvent contre la recevabilité de certains genres de preuve ou contre l'interprétation que prétend donner l'autre partie. Je m'assure donc la protection de l'avocat sous ce rapport. On me dit que je parle toujours trop et vous serez de cet avis, je crois. Il faut dire aussi qu'on me pousse à faire des déclarations dont peuvent s'emparer ces gens pour les réintroduire à la cour sous un sens tout à fait différent de celui que j'avais eu l'intention de leur donner.

M. FISHER: Dans le cas de la compagnie *East-West*, le droit de propriété crée-t-il une difficulté du point de vue légal?

M. GORDON: Oui, mais ce cas a été réglé.

M. FISHER: A l'amiable?

M. GORDON: Il a été réglé à l'amiable sur l'ordre de la cour, à ce que je crois savoir.

M. FISHER: Pouvez-vous me faire connaître les conditions du règlement?

M. GORDON: Un instant seulement. J'aimerais le faire. Permettez que je le fasse de cette façon-ci. Nous avions retenu dans le prix d'achat original un certain montant d'argent, parce que les vendeurs n'avaient pas fait honneur aux garanties prévues dans le contrat d'acquisition. Or, il s'ensuivit que les vendeurs vinrent nous voir et nous en arrivâmes à un compromis quant à ce prix d'achat. Nous en sommes donc arrivés à un prix moins élevé que celui qui avait été tout d'abord fixé. C'était une question d'argent et nous avons conclu un arrangement à l'amiable en y tenant compte.

M. FISHER: Comme vous le savez, j'avais demandé les années passées quelles compagnies parmi elles étaient rentables. Je suppose d'après les renseignements que me donnèrent certains exploitants que la *Midland Superior* s'occupait en quelque sorte du reste des exploitations pour autant que la fourniture des services était visée. J'aimerais savoir, toutefois, en combien de temps vous vous attendez, si jamais vous le pouvez, de pouvoir nous dire quand il nous sera possible d'examiner les,—je ne dirai pas les livres, mais le rapport de chacune de ces compagnies.

M. GORDON: Dans l'état d'esprit où je me trouve présentement, et encore une fois suivant les conseils de mon avocat, je doute que cela soit jamais possible. En d'autres termes, dans le rapport que nous faisons ici, nous indiquons un profit net de $1,300,000 pour l'exploitation tout entière.

M. FISHER: Permettez que je vous pose une question. Vous n'hésitez pas à nous dire quels hôtels réalisent des bénéfices et quels autres n'en retirent pas. Vous êtes tout à fait disposé à vous présenter devant la Commission des

transports du Canada pour montrer aux termes de vos formules de comptabilité de prix de revient...

M. GORDON: Ne pouvons-nous, monsieur Fisher, nous en tenir à ceci, à savoir que si et quand la cause dont je vous ai parlé et sur laquelle on est encore revenu afin d'atermoyer à mon avis,—et l'Association des camionneurs a ainsi toutes les occasions possibles de chercher à gagner du temps, quand, dis-je, cette cause aura été réglée ou advenant que la décision rendue à son sujet ne soit pas celle qui, selon nous, convient, et qu'un appel soit interjeté, je m'engage, si je suis encore parmi vous, lorsque nous en aurons terminé avec elle, d'examiner à nouveau ce point afin de voir si nous pouvons oui ou non vous fournir les renseignements que, je le sais, vous désirez vivement obtenir. Toutefois, il nous faudra, je pense, les envisager à la lumière des répercussions de cette cause sur notre exploitation.

M. FISHER: Avez-vous présentement quelques projets en cours pour acheter d'autres permis?

M. GORDON: Non, certaines discussions ont été entamées à ce que je crois savoir, mais les entretiens n'ont pas progressé au point d'être portés à ma connaissance. Nous recevons toujours des propositions, vous savez.

M. FISHER: Je connais un camionneur au pays qui cherche à recevoir des offres à ce sujet.

M. GORDON: Oui, c'est certainement la manière de procéder.

M. FISHER: Ces sociétés se trouvent-elles d'aucune façon limitées dans leur expansion, parce qu'elles tombent sous une juridiction provinciale?

M. GORDON: Suivant le conseil de mon avocat, il me faut refuser de répondre à cette question. Je le regrette.

M. ROCK: Monsieur Gordon, depuis combien de temps le National-Canadien était-il engagé dans l'entreprise du camionnage? Si je vous pose cette question c'est pour la raison suivante. Pour des fins de comparaison avec ces autres compagnies j'aimerais savoir quand votre société a mis des camions en service. Je crois que les chemins de fer Nationaux du Canada s'étaient lancés dans l'entreprise du camionnage bien avant ces autres établissements. Je désirerais que vous me fournissiez des renseignements à ce sujet.

M. GORDON: La charte de *Canadian National Transportation Limited* remonte au début des années 30, au moins. Évidemment, je suppose que nos camions de marchandises se retrouvent dès l'origine des chemins de fer. Il y a toujours eu un certain genre de camionnage. Dès qu'il y a eu des camions, nous nous en sommes servis. Avant les camions, il y a eu les chevaux, les voitures. Le cheval et la voiture ont été les précurseurs du camion et nous les avons toujours rattachés aux chemins de fer.

M. ROCK: Diriez-vous alors que, dans de nombreuses parties du Canada, les chemins de fer Nationaux ou toute autre société ferroviaire qui a par la suite fait faillite et est passée aux mains des chemins de fer Nationaux, faisaient du transport routier pour le service de messagerie.

M. GORDON: Tout dépend de ce qu'on entend par transport routier.

M. ROCK: Je précise; avaient-ils des camions pour faire la livraison du train aux clients?

M. GORDON: Oui, très certainement.

M. ROCK: Il y a déjà longtemps que vous faites du camionnage?

M. GORDON: En effet.

M. ROCK: Peut-être même avant que la plupart des autres maisons ne se lancent en affaires?

M. GORDON: Je dirais même avant qu'aucune d'entre elles ne commence à se servir des camions.

M. ROCK: Les entreprises dont vous venez de vous porter acquéreur, si je peux parler ainsi—les sociétés Midland et Husband—sont établies sur l'île de Montréal. Où sont-elles? Où sont leurs bureaux principaux?

M. GORDON: Où sont leurs bureaux principaux sur l'île de Montréal?

M. ROCK: Oui, où sont leurs entrepôts et où se trouvent leurs cours centrales?

M. GORDON: Vous pensez au siège social?

M. ROCK: Non, où les entrepôts et les camions sont-ils situés? D'où partent-ils?

M. BEAULÉ: Il veut dire les entrepôts.

M. GORDON: Tout dépend de l'endroit qu'ils desservent. Ces entreprises ont des entrepôts et exploitent les terminus à chaque endroit qu'ils desservent, conformément aux droits et privilèges de leurs franchises.

M. ROCK: Je ne parle pas de l'endroit d'où ils partent—de quel point jusqu'à quel point; je parle de leur emplacement central. Où est leur entrepôt, est-il sur l'île de Montréal? Je crois que vous en avez un à la Côte-de-Liesse.

M. GORDON: En effet.

M. ROCK: Je crois qu'il y en a deux établis là.

M. GORDON: Oui, mais je ne sais pas exactement où.

M. VAUGHAN: Montée de Liesse, à Ville St-Laurent.

M. ROCK: A Ville St-Laurent?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: Il s'agit de Husband?

M. VAUGHAN: C'est Midland.

M. ROCK: Où Husband est-il situé?

M. VAUGHAN: A 6850 Upper Lachine Road.

M. ROCK: Lorsque nous avons parlé plus tôt du service piggyback, vous avez prétendu n'être pas trop heureux des résultats, actuellement. Vous avez demandé une enquête à ce sujet. Avez-vous fait du service rail-route pour vos propres sociétés affiliées? Vos propres filiales ont-elles stimulé les affaires ou est-ce là ce que vous essayez d'éclaircir?

M. GORDON: Je vous serais très reconnaissant de ne pas appuyer davantage sur la question; encore une fois, elle empiète sur la question juridique.

M. ROCK: Je n'insisterai donc pas davantage. J'allais aussi vous demander si vous aviez l'intention de rapprocher certains services principaux du service rail-route.

M. GORDON: C'est possible; peut-être à la suite de l'enquête dont je parle.

M. HORNER (*Acadia*): Il semble, monsieur le président, que nous sommes réellement limités dans l'enquête relative aux filiales de camionnage; cependant, monsieur Gordon, dans le discours que vous avez prononcé à Winnipeg, vous admettez que les chemins de fer Nationaux du Canada peuvent transporter les céréales au taux de quatre à huit cents par tonne mille.

M. GORDON: Je ne sais pas. A ma connaissance, nous ne nous sommes pas servis des camions pour le transport des céréales.

M. DEMCOE: Non, pas que je sache.

M. GORDON: Les chiffres que j'ai donnés là viennent d'autres renseignements. Nous n'avons eu aucune expérience pratique relative au transport des céréales par camion.

M. HORNER (*Acadia*): Mais il s'agissait d'«un discours très soigneusement préparé», d'après vos propres paroles.

M. GORDON: J'ai dit que, d'après les renseignements que nous avons sur la question, d'autres ont pu le faire pour un montant allant de quatre à huit

cents; je ne suis cependant pas prêt à dire que nous sommes en mesure d'en faire autant. Je l'ignore. Je suppose que c'est possible.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que les frais de camionnage pour le même service sont de l'ordre de quatre à huit cents par tonne-mille.

M. GORDON: Si d'autres peuvent le faire, je serais porté à croire que nous le pouvons.

M. HORNER (*Acadia*): En ce qui concerne vos obligations, pour revenir au camionnage intégré, vous dites à la page 6 être très au courant du fait que les chemins de fer Nationaux sont obligés de donner ce service. Lorsque je vous ai interrogé plus tôt à ce sujet, j'ai dit que j'attendrais que la question du camionnage vienne sur le tapis. Si la manutention des céréales était modernisée au point de revêtir l'aspect futuriste que vous avez tenté de décrire dans votre discours à Winnipeg, et qu'on établisse le camionnage intégré, relèverait-il des chemins de fer Nationaux de réaliser cette intégration?

M. GORDON: Pas nécessairement.

M. HORNER (*Acadia*): Vous admettrez que les chemins de fer Nationaux du Canada ont des obligations à l'égard de nombreuses villes et localités; en fait, plusieurs villes de l'Ouest canadien ont effectivement été construites sur l'instigation des chemins de fer Nationaux, si nous regardons bon nombre d'années en arrière. Vous considéreriez donc la responsabilité qui vous incombe comme une obligation lorsqu'il s'agit de desservir les villes en question. N'êtes-vous pas d'avis qu'en supprimant le service en question et en demandant à quelqu'un de le remplacer par un service de camionnage intégré, les chemins de fer Nationaux seraient en quelque sorte obligés de le faire eux-mêmes?

M. GORDON: Ce n'est pas ce que je veux dire. Je pensais plutôt à rendre service, en ce sens qu'il devrait y avoir un plan directeur et qu'il n'est possible de formuler un tel plan que si toutes les parties intéressées se réunissent et discutent à fond le problème. Si vous vous reportez à ce que j'ai dit, c'est que l'élaboration d'un plan directeur n'est pas le fait d'une seule autorité ou d'un seul organisme; comme il arrive si souvent chez les humains, ce qui est l'affaire de tout le monde n'est l'affaire de personne.

M. FISHER: Nous avons ici un socialiste de la dernière heure.

M. GORDON: On m'a donné des noms pires que celui-là, monsieur Fisher!

M. HORNER (*Acadia*): Sauf erreur, on propose dans la résolution qui apparaît sur la copie de l'ordre du jour l'établissement d'un organisme quelconque. Je fais allusion au rapport MacPherson. Envisagez-vous que cet organisme puisse le remplacer?

M. GORDON: Cet organisme-ci? Je lis la résolution. On ne m'a pas consulté à ce sujet. Ce n'est pas ce que j'avais à l'esprit. L'organisme en question serait chargé de siéger en justice, lorsqu'il s'agit de déterminer s'il faut ou non renoncer à une ligne particulière, et s'il se faisait des pressions pour qu'on l'abandonne, l'organisme étudierait de nouveau la question, si je comprends bien. Encore une fois, vous pouvez présenter vos propres instances et, en fonction de la preuve, toutes les personnes intéressées auront le loisir d'exposer leurs vues.

Le PRÉSIDENT: Nous en tiendrons-nous aux camions?

M. HORNER (*Acadia*): Certainement, nous nous en tiendrons aux camions. Nous sommes à établir qui est moralement obligé ou qui doit combler la lacune.

M. GORDON: C'est là tout le fond de mon discours.

M. HORNER (*Acadia*): Je veux dire que c'est peut-être à M. Gordon et compagnie qu'il revient de combler cette lacune.

M. GORDON: Rien ne nous oblige à combler cette lacune, non plus que nous ne sommes en mesure de le faire.

M. FISHER: D'après MacPherson, il est sûrement très facile de se lancer dans le service de transport dont il est précisément question, puisqu'il requiert assez peu de capital, en somme; d'après les recommandations qu'on y trouve, je déduis certainement que les organisations de l'endroit qui prennent de l'ampleur pourraient, à leur avis, fournir ce genre de service.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Fisher, c'est beau de vous voir prendre la défense de M. Gordon.

M. FISHER: Je ne suis pas d'accord avec la commission MacPherson.

M. HORNER (*Acadia*): Permettez-moi de vous signaler qu'un système du genre supplanterait de nombreux intérêts maintenant établis le long des voies secondaires et, dans l'Ouest du Canada, souvent à l'instigation même des chemins de fer Nationaux du Canada, et même qu'à celle du Pacifique-Canadien. Et qui sera chargé de l'organisation du camionnage intégré? A mon sens, le transport des céréales relève des chemins de fer nationaux; s'ils désirent déménager les élévateurs, ils doivent s'occuper de prendre les céréales aux élévateurs pour les rendre à l'établissement central.

M. GORDON: C'est votre point de vue et vous aurez, je suppose, l'occasion d'en faire part lorsque la question de l'abandon des voies secondaires viendra sur le tapis. J'ai essayé de signaler dans mon discours toute une série de problèmes; la question de dédommagement dont vous avez fait mention hier lorsqu'il s'est agi des élévateurs, et le reste, sera spécialement à l'étude, de même que la question de savoir s'il faut, le cas échéant, dédommager un cultivateur sous une forme ou l'autre et ainsi de suite. Les chemins de fer ne peuvent cependant s'en charger, puisqu'alors ils se jugeraient eux-mêmes. C'est la raison qui me fait dire que nous ne pouvons le faire. Nous sommes en mesure de faire des recommandations et nous donnerons notre point de vue sur le problème; nous apporterons les suggestions sur la façon dont il faut envisager notre phase du problème. Il devrait cependant être possible de coordonner la pensée et l'effort en vue de découvrir la meilleure solution à l'avantage—remarquez ce que je dis—du cultivateur. C'est de quoi je parle. L'organisation d'un mode de transport des céréales efficace, moderne, à la page, tenant compte de toutes les méthodes élaborées en ce sens, sera sûrement à l'avantage du cultivateur, à la longue; en effet, comme je l'ai dit ici le mode de transport des céréales dans notre pays a été conçu fondamentalement et mis en œuvre, à l'époque des chevaux et des charrettes, et il n'a pratiquement pas changé.

M. HORNER (*Acadia*): Au contraire, il y a eu beaucoup de changements. Je ne saurais aucunement accepter votre point de vue.

M. GORDON: Il y a eu des améliorations.

M. HORNER (*Acadia*): D'après vous, le cultivateur n'aurait pas tiré parti de la modernisation.

M. GORDON: Non, ce n'est pas ce que je prétends. Il y a eu certainement beaucoup d'améliorations en ce qui concerne le genre de véhicules en usage, mais nous envisageons le transport des céréales sensiblement de la même façon qu'on le faisait à l'époque du cheval et de la voiture.

M. HORNER (*Acadia*): Certain entrepreneur des chemins de fer Nationaux qui transporte les céréales de l'île de Vancouver le croit peut-être.

M. GORDON: Je vais m'exposer encore une fois. Me diriez-vous dans quelle mesure on a étudié la possibilité de transporter les céréales au moyen de pipeline?

M. HORNER (*Acadia*): On l'a étudiée passablement.

M. GORDON: Je n'en ai pas entendu parler. Je n'ai pas entendu dire qu'on en ait fait part au public. Je sais qu'il y a eu des études à ce sujet. Il est possi-

ble qu'une étude approfondie d'un plan directeur, comme celui que je propose, nous ouvre des possibilités auxquelles nul homme n'aurait pensé dans l'ancien temps.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question, monsieur le président. En un sens, vous avez établi le camionnage intégré en vue d'apporter les marchandises aux chemins de fer. Ai-je tort ou raison?

M. GORDON: Vous n'avez pas dit céréales, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Acadia*): Non, je dis que c'est le système que vous avez organisé dans de nombreuses localités.

M. GORDON: Un moment. Je ne ferai aucun commentaire sur l'expression «camionnage intégré» parce qu'il s'agit encore d'une question juridique.

M. HORNER (*Acadia*): Mais n'avez-vous pas déclaré devant le Comité, en un sens, et c'est le point que j'aimerais clarifier pour moi-même, que le rôle des chemins de fer nationaux consiste à alimenter la voie principale.

M. GORDON: En effet. Nous utilisons les camions, non seulement nos camions mais ceux que nous engageons pour se rendre à nos lignes lorsque c'est plus pratique. Oui, c'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Prévoyez-vous une augmentation quelconque, d'une façon ou de l'autre, en ce qui a trait au camionnage, selon le programme que vous avez proposé relativement à l'abandon des voies secondaires?

M. GORDON: Je dis qu'il s'agit d'une possibilité. C'est un des points qu'il faudrait envisager dans le plan directeur si nous en arrivons jamais à l'étude d'un tel plan. A la façon dont vous vous intéressez à la chose, je proposerais que vous vous serviez de votre influence et que vous consacriez vos efforts dans l'Ouest du Canada pour soulever une tempête, parce que les gens ne se réunissent pas pour parler de la question de façon intelligente et étudier toutes les phases du problème.

Personne ne le fait. Je ne dirai pas qui devrait le faire. J'ai une très bonne idée à savoir qui devrait s'en occuper, mais je n'en dirai rien.

M. FISHER: Je crois que les élévateurs de ligne devraient le faire.

M. GORDON: Peut-être, et il devrait y avoir un organisme de coordination quelconque.

M. HORNER (*Acadia*): Ils devraient, à mon sens, travailler ensemble. Je ne suis pas d'accord avec votre déclaration, à savoir qu'il n'y a pas de collaboration dans les Prairies.

M. GORDON: Non. Je n'ai jamais dit cela. Je n'ai jamais critiqué. A l'occasion, j'y ai pris plaisir, en fait.

M. CADIEU: Lorsqu'il s'agit de travailler ensemble, puis-je demander ce que font les deux chemins de fer à cet égard, lorsque l'un a des droits prioritaires sur l'autre? Le Pacifique-Canadien a des droits prioritaires sur les chemins de fer nationaux. Le Pacifique-Canadien a des droits concurrents avec ceux du National-Canadien de Prince Albert à Debden, un point du National-Canadien, sur une distance de quelque 90 milles. Le Pacifique-Canadien a ensuite construit un chemin de fer de 90 milles de longueur pour ouvrir toute la riche région de Meadow Lake, puis n'est pas allé plus loin. Par conséquent, les gens doivent transporter leur blé à Meadow Lake ce qui représente un tas d'ennuis pour la population de cette partie de l'Ouest. Je me demande ce que les compagnies de chemin de fer font pour remédier à cette situation.

M. GORDON: Cela constitue une partie de notre programme d'abandon des embranchements. Je pense que c'est ce à quoi vous pensez.

M. CADIEU: Oui. En arrêtant à Meadow Lake, ils abandonnent toute cette région du nord de la Saskatchewan dans un désordre, sans savoir ce qui arrivera. Je crois que les compagnies de chemins de fer ont un problème.

M. GORDON: Je suis entièrement d'accord, mais je serai le dernier au monde à dire que les compagnies de chemins de fer sont parfaites et que personne autre ne l'est. Je ne demande pas cela.

M. CADIEU: Qu'en pensez-vous? Je sais qu'on n'a pas fait cela sous votre administration, mais les gens de cette région en ont souffert pendant trente quelques années. Le Pacifique-Canadien a des droits concurrents pour 90 milles, il a paralysé les progrès du National-Canadien, qui a ouvert cette région et vous a rendu incapable de combler cette lacune et de développer votre ligne et a placé le nord de la Saskatchewan dans un désordre. Pour ouvrir toute la région, le Pacifique-Canadien n'a eu qu'à construire un chemin de fer de 90 milles avec des droits concurrents, qu'il avait déjà sur la ligne du National-Canadien. Je crois qu'il est grandement temps que les deux compagnies de chemins de fer fassent quelque chose pour unir leurs efforts.

M. PASCOE: Pendant que nous parlons du progrès dans le transport du blé, puis-je demander si l'élimination du processus de classement qui se faisait à Winnipeg a accéléré quelque peu le transport de la tête des Grand lacs?

M. GORDON: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question.

M. DEMCOE: Vous voulez dire une accélération dans le transport du blé?

M. PASCOE: Oui.

M. DEMCOE: Oh! Oui, on utilise les wagons de façon plus avantageuse. On a amélioré les lignes et on transporte le blé plus rapidement des fermes à la tête des Grand lacs.

M. PASCOE: Beaucoup plus rapidement?

M. DEMCOE: Le transport s'effectue plus rapidement aussi à cause d'une meilleure manutention à nos points de jonction.

Le PRÉSIDENT: Qu'on s'en tienne au camionnage s'il vous plaît. Vous avez la parole maintenant, monsieur Marcoux.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Monsieur le président, après avoir entendu le mémoire de M. Gordon sur les compagnies de camionnage et sur le fait que toutes ces compagnies-là sont indépendantes l'une de l'autre, j'aimerais savoir si vous pouviez affirmer que le gouvernement canadien en donnant des subventions aux chemins de fer Nationaux, soit directement, soit en payant des frais à l'expéditeur ou soit en comblant les déficits, je voudrais savoir si M. Gordon peut affirmer que les chemins de fer Nationaux n'attribuent pas ces subsides à leur compagnie de transport?

(*Texte*)

M. GORDON: Oui, je puis déclarer de façon absolue que nous ne subventionnons pas l'exploitation de nos camions de la façon dont vous venez de dire.

(*Traduction*)

M. MARCOUX: Ni directement ni indirectement?

(*Texte*)

M. GORDON: Ni directement ni indirectement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock maintenant?

M. ROCK: Relativement à votre rapport ainsi qu'à certaines questions de M. Horner au sujet du transport du blé de l'Ouest, ce n'est qu'accidentellement que j'ai dit à M. Lachance et à M. Marcoux qu'il y aurait peut-être lieu d'étudier les avantages d'un pipeline pendant que vous en avez fait vous-même la

suggestion. J'ignore si c'est conforme au règlement, mais j'aimerais connaître l'opportunité d'une telle possibilité; j'aimerais aussi savoir ce qui est arrivé aux chemins de fer lorsqu'on a construit le gazoduc?

Le PRÉSIDENT: Cela n'a rien à voir avec le camionnage, monsieur Rock.

M. ROCK: Ça revient au même. Je m'enquiers du camionnage, parce que M. Gordon a dit n'y être pas tellement intéressé pour le charroyage du blé.

Le PRÉSIDENT: Allez-y alors avec votre question. Il vous faudra plus de temps pour l'expliquer.

M. ROCK: Je pose cette question à cause de l'intérêt que je porte au sujet. Lorsqu'on a construit le gazoduc qu'est-il advenu des wagons qu'on avait achetés pour transporter l'huile? Avez-vous eu un surplus de wagons loués?

M. GORDON: De fait, ceci est un détail de l'entreprise ferroviaire. Si je me souviens bien, nous ne possédons aucun wagon-citerne. Ils appartiennent aux compagnies d'huile.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lachance maintenant.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Monsieur Gordon, considérant le fait que le National-Canadien est subventionné par le gouvernement fédéral, ne trouvez-vous pas que le National-Canadien, dans le domaine du camionnage, entre en conflit et en concurrence avec l'industrie du camionnage elle-même, puisque les buts du National-Canadien ne sont pas précisément de faire du camionnage mais du transport par chemin de fer. En d'autres termes, ne serait-il pas préférable de laisser à l'industrie privée du camionnage le soin de faire du transport plutôt que le National-Canadien de faire du camionnage lui-même?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je crois que le microphone ne fonctionne pas. Qu'est-ce que cela signifie.

Non, je ne suis pas d'accord. Notre rapport annuel démontre que nous réalisons un profit sur l'ensemble de l'exploitation du camionnage. Je crois que c'est là la meilleure réplique contre ceux qui croient que nous subventionnons l'exploitation du camionnage. Ce n'est pas le cas. Cette industrie se maintient par ses propres ressources. Nous avons réalisé un profit de 1.3 million de dollars sur le camionnage l'an dernier.

Maintenant, pour répondre à la deuxième partie de votre question, nous embauchons un bon nombre de camionneurs indépendants, nous achetons même de petites entreprises de camionnage, lorsque nous estimons qu'elles correspondent avantageusement à nos besoins.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable de voir le gouvernement donner des subsides à l'expéditeur, de favoriser l'expéditeur du transport routier plutôt que de voir le National-Canadien faire ce transport, étant donné que les buts principaux du National-Canadien ne sont pas nécessairement de faire du camionnage, mais plutôt du transport sur rail?

(*Traduction*)

M. GORDON: J'ignore le sens que vous prêtez aux subventions ici. De quelles subventions voulez-vous parler?

(*Texte*)

M. LACHANCE: Le gouvernement fédéral donne des subsides à l'expéditeur pour certaines marchandises, particulièrement pour le grain, si je ne me trompe. Ne serait-il pas préférable de laisser le choix du transport à l'expéditeur plutôt qu'au National-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je ne connais pas un fermier qui a reçu une subvention gouvernementale pour transporter du blé.

M. HORNER (*Acadia*): Moi non plus.

M. GORDON: Et bien plus encore, si nous considérons cela de façon générale, je suis d'accord pour dire qu'en théorie il serait préférable qu'on octroie une subvention à l'expéditeur, mais, selon moi, au point de vue administratif, ce serait pratiquement impossible. Pour des raisons sociales ou économiques, le gouvernement peut être disposé à octroyer des subventions quelconques à une région donnée. Il lui faudrait trouver la façon la plus simple de procéder. Si le gouvernement devait traiter individuellement avec chaque expéditeur relativement à sa réclamation pour une subvention, cela créerait une situation inextricable et signifierait un lourd fardeau administratif. Chaque réclamation devrait être examinée méticuleusement et chaque réclamant serait suspect. Je ne veux pas dire que tout le monde est malhonnête, mais quand il s'agit de recevoir de l'argent, chacun tente d'en avoir le plus possible. D'autre part, si la subvention est octroyée par l'entremise des chemins de fer, il est alors possible de vérifier les livres.

M. FISHER: Est-ce que l'Association des chemins de fer ou votre compagnie ont fait des observations au gouvernement fédéral relativement à la proposition de l'Association canadienne du camionnage portant que le transport par camion qui s'effectue sur des longues distances, franchissant les frontières provinciales devrait relever d'un organisme fédéral.

M. GORDON: Nous avons reçu du gouvernement un exemplaire du mémoire soumis par l'Association du camionnage aussi bien que des mémoires soumis par d'autres intéressés. Les chemins de fer ont en retour présenté au gouvernement des observations détaillées relativement aux propositions contenues dans les divers mémoires.

M. FISHER: Voyez-vous quelque avantage ou voulez-vous dire ce que vous pensez de la suggestion selon laquelle on accorderait à l'Association du camionnage ou aux camionneurs eux-mêmes le droit de comparaître devant la commission des transports pour y exprimer leur opinion relativement aux tarifs ou à tout autre problème susceptible d'être amené par la concurrence?

M. GORDON: J'ai une opinion personnelle à ce sujet, mais j'ignore s'il serait opportun de l'exprimer, étant donné que ceci relève plutôt de la politique du gouvernement.

M. FISHER: Pourtant, vous exprimez bien au gouvernement votre opinion sur sa politique; qu'y aurait-il de mal à ce que vous exprimiez votre opinion ici?

M. GORDON: Puisque vous me dites que je puis exprimer mon opinion, je vais prendre votre parole.

Je m'oppose à ce qu'on donne aux compagnies du camionnage ou autres entreprises qui font concurrence aux chemins de fer, le droit de comparaître devant la Commission des transports, principalement parce que nous n'avons pas sur ces compagnies le même droit de regard qu'elles ont sur nous. Il n'existe aucune procédure par laquelle je puis demander et être admis à voir les livres, registres et autres documents particuliers d'une compagnie de camionnage. Si nous avions sur ces compagnies le même droit de regard qu'elles ont sur nous, alors je n'aurais plus aucune objection.

M. FISHER: Je considère que, si on accordait ces droits aux compagnies de camionnage, on susciterait un plus vif intérêt pour les frais convenus.

M. GORDON: Oui, tel serait apparamment le résultat, et, je crois que, ce faisant, nous pourrions prouver que nos frais convenus sont, comme je l'ai toujours prétendu, fixés d'après une base de rémunération.

M. FISHER: J'aimerais poser une autre question sur un sujet totalement différent, quoique se rapportant toujours au camionnage. Les expéditeurs ne cessent de réclamer, particulièrement à la tête des Grands lacs, au Manitoba, contre le manque de souplesse—je crois que c'est l'expression la plus juste—des frais exigés lorsque la navigation est ouverte dans les Grands lacs, en particulier relativement à l'acheminement par voie d'expédition en vrac effectué de l'ouest vers l'est ou de l'est vers l'ouest. Etant donné la situation, on soutient que les tarifs seraient réduits si on permettait les services eau-route. Vous êtes-vous déjà arrêtés à étudier cette possibilité, vous en tant que compagnie ayant des subsidiaires de camionnage ainsi que d'autres compagnies s'occupant de transport sur les routes qui longent les Grands lacs? N'avez-vous jamais discuté avec la C.S.L. la possibilité de donner un tel service?

M. GORDON: Oui. Nos fonctionnaires préposés aux recherches se sont occupés de cela, mais je ne crois pas qu'ils soient très avancés, parce qu'en pratique le service eau-route pose un problème de dépenses très considérables. Les navires devraient être spécialement aménagés. Il existe une expression pour ce service. Je crois que l'expression est services eau-route.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien a mis en service un nouveau genre de container. Si j'ai bien compris de quoi il s'agit, ce nouveau container est souple et peut être utilisé pour le charroyage, aussi bien par le chemin de fer que par le camion. Avez-vous eu l'occasion de voir ce genre de container?

M. GORDON: Oui. C'est absolument le même type de container que nous utilisons présentement à Terre-Neuve. C'est nous qui avons fait usage les premiers de ce container, lorsque nous avons inauguré le «*William Carson*». Ces containers étaient devenus nécessaires, parce que la voie ferrée est plus étroite à Terre-Neuve. Nous n'avons qu'à enlever les containers du train situé sur la voie principale et à le placer sur un wagon plate-forme de la ligne de Terre-Neuve, à le fixer et nous évitons ainsi le coût du transbordement.

M. FISHER: Est-ce que les gens de la C.S.L. ont démontré quelque intérêt pour ces nouveaux procédés?

M. GORDON: Oui, je le crois. Je sais qu'il y a eu plusieurs discussions à ce sujet avec nos fonctionnaires.

M. FISHER: J'aimerais vous poser une dernière question relativement au programme futur des deux plus importantes opérations du camionnage. Selon la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, avez-vous déjà eu quelque discussion avec votre principal concurrent, la compagnie qui vous est reliée par cette loi, quant à la possibilité d'une entente par laquelle vous vous associeriez pour le camionnage?

M. GORDON: Non, nous n'avons pas eu de discussion à ce sujet.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Monsieur Gordon, pour revenir au problème, aux questions que j'ai posées il y a quelques instants, n'y a-t-il pas certaines marchandises qui sont subventionnées, dont le transport par camion est subventionné par le gouvernement fédéral, subventions qui sont payées au National-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, je n'en connais aucune. Vous voulez parler d'une subvention qui serait payée au National-Canadien pour du camionnage, n'est-ce pas?

(*Texte*)

M. LACHANCE: Pour le transport de certaines marchandises?

(*Traduction*)

M. GORDON: Vous voulez parler de certaines catégories de marchandises? Si vous pouviez me dire ce que vous avez à l'idée, je pourrais peut-être l'identifier. Pour le moment, je ne comprends pas du tout de quoi il s'agit.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions relatives au camionnage ou bien pouvons-nous lever la séance et étudier ce soir les services aux passagers?

M. HORNER (*Acadia*): Tout le rapport annuel tend à démontrer que, ces dernières années, vous n'avez pas constitué des réserves suffisantes d'amortissement. Pouvez-vous assurer le Comité que vous constituez actuellement des réserves suffisantes d'amortissement à l'égard de vos opérations de camionnage? Si vous aviez constitué de plus fortes réserves d'amortissement vous n'auriez pas pu, au début des années 50, indiquer un profit comme vous l'avez fait, n'est-ce pas?

M. GORDON: Autant que je sache, la société constitue les réserves d'amortissement que l'on a normalement l'habitude de constituer dans l'industrie.

M. TOOLE: Elle constitue des réserves d'amortissement normales.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il proposer l'adoption du présent article?

M. ROCK: Volontiers.

M. HORNER (*Acadia*): Les réserves d'amortissement que vous constituez sont-elles aussi importantes que celles du P.-C. ou de toute autre entreprise de camionnage?

M. GORDON: Nous constituons des réserves d'amortissement comme il est normal d'en constituer dans l'industrie.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous l'intention d'ajourner maintenant, monsieur le président?

DES VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Ce soir, à 7 h. et demie nous étudierons le chapitre qui traite du service-voyageurs. Je vous remercie.

SÉANCE DU SOIR

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous en sommes au service-voyageurs.

M. PRITTIE: Monsieur Gordon, je n'ai entendu personne se plaindre du tarif réduit que la société de chemins de fer met en vigueur, mais cela se comprend.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous l'intention de formuler une plainte?

M. PRITTIE: Non; quelqu'un d'autre l'a fait. J'ai en main le rapport de M. Charles Spratt d'Edmonton, président de la *Western Canada Motor Coach Association* ou il formule une plainte qui se lit ainsi:

> Il a qualifié de déraisonnablement bas le tarif du N.-C. «qui n'est intéressé qu'à augmenter le trafic» sans tenir compte de l'augmentation des frais d'exploitation. Si le service voyageurs est déficitaire, «en réalité, ce sont nous, les contribuables, qui soutiendrons financièrement notre propre concurrence».

Je me demande si vous auriez l'obligeance de nous dire ce que vous pensez de cette accusation portée par M. Spratt, en particulier où il dit que vous ne tenez pas compte des frais d'exploitation.

M. GORDON: Bien, il est évident, je crois, qu'il ne vaut pratiquement pas la peine d'y répondre. Naturellement, ce n'est pas ce que nous faisons et la preuve en est, autant que nous puissions en juger d'après les mêmes prévisions que nous avons fournies à la Commission royale d'enquête sur les Transports, que nous sommes en train de réduire le déficit de notre service voyageurs. Il est clair qu'il est encore déficitaire mais il faut considérer qu'en mettant le présent tarif en vigueur nous augmentons le volume du trafic et nous réduisons par là le déficit.

M. PRITTIE: J'ai une autre question à poser. Je vous demandais en décembre dernier si vous envisagiez de vous procurer des wagons observatoires comme en a le P.-C. et vous m'aviez répondu que non, que vous songiez à employer vos fonds à d'autre matériel. Cependant, je crois comprendre que vous avez de ces wagons maintenant.

M. GORDON: Oui. Nous avons pu faire un marché très avantageux avec la société ferroviaire de Milwaukee. Il s'agit de six wagons, non pas de wagons observatoires mais de wagons panoramiques. Nous avons aussi quatre wagons observatoires. Nous avons en tout dix wagons que nous avons achetés à très bon compte. Et comme nous voulions mettre en service un nouveau train panoramique qui est une réplique du Super-Continental, nous avons pensé profiter de l'occasion; il nous manquait des wagons et c'est pourquoi nous nous en sommes procurés.

M. PRITTIE: D'après ce que j'ai entendu dire récemment, on aurait constaté que les places sont réservées six semaines à l'avance sur le Continental panoramique.

M. GORDON: En effet, et j'ose espérer que nous continuerons à nous débattre avec les problèmes que représente la prospérité de cette ligne. Il nous manque encore du matériel et il nous faudra rectifier cette situation en temps et lieu. Pour le moment, nous sommes fort embarrassés.

M. PRITTIE: Par suite du manque de matériel, ma famille a de nouveau recours à Air Canada.

M. HORNER (*Acadia*): C'est terrible!

M. GORDON: A cet égard, étant donné les recettes que cela représente...

M. PRITTIE: De toute façon, nous aurions payé le prix des couchettes.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Gordon, en ce qui concerne le service voyageurs, le trafic a-t-il augmenté aidant par là à rectifier la situation?

M. GORDON: Oui, à vrai dire considérablement.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que le trafic a augmenté?

M. GORDON: Oui il a augmenté sensiblement depuis l'offensive de la tarification rouge, blanc et bleu.

Si vous vous souvenez, nous avons d'abord mis le programme de tarification rouge, blanc et bleu à l'essai dans les provinces Maritimes, à l'est de Montréal. Nous avons établi de façon très précise que le nombre de voyageurs a augmenté considérablement et, après avoir essayé divers remaniements de nos services et ainsi de suite, nous en sommes venus à la conclusion que nous devions appliquer la ratification rouge, blanc et bleu à toutes les parties du Canada, ce que nous avons fait en octobre 1963. Puis, conjointement avec la *Ontario Northland Railway,* nous l'avons appliqué, à partir du mois de juin 1963, à la région du nord de l'Ontario; ensuite aux services transcontinentaux entre les stations du sud-ouest de l'Ontario et les lignes allant vers l'Ouest du Canada, en octobre 1963, et aux lignes allant vers le nord du Québec en avril 1964 et enfin lorsque nous l'avons appliqué en 1964 aux lignes exploitées en commun, la tarification rouge, blanc et bleu était en vigueur par tout le réseau du N.-C. au Canada.

M. HORNER (*Acadia*): Aux fins du compte rendu, auriez-vous l'obligeance de nous expliquer précisément en quoi consiste la tarification rouge, blanc et bleu. C'est ce qui a occasionné l'augmentation du nombre de voyageurs et j'aimerais à faire consigner au compte rendu l'explication en vos propres termes.

M. GORDON: Voulez-vous une explication brève ou détaillée?

M. HORNER (*Acadia*): Une brève explication suffira.

M. GORDON: Très bien. J'en ai quatre pages ici mais, avec votre permission, je vous en donnerai mon interprétation.

M. HORNER (*Acadia*): Votre propre interprétation me suffit toujours.

M. GORDON: Je vous remercie; je me rappellerai cela.

Nous avons étudié la tarification au point de vue commercial en tenant compte du calendrier des périodes creuses et des périodes de pointe. Le rouge représente les jours de moindre affluence; le blanc vient ensuite, puis le bleu.

M. HORNER (*Acadia*): N'y avait-il aucune feuille d'érables associée à cette tarification rouge, blanc et bleu?

M. GORDON: Pas jusqu'à ce jour. Le National-Canadien a son propre symbole. De fait, nous nous sommes dit que les jours où nous avions établi que le public ne voyage pas par train, nous offririons un tarif alléchant; nous allions baisser le tarif pour encourager les gens à voyager par train ces jours-là. La période suivante, celle des jours blancs, n'était pas aussi creuse et nous avons relevé légèrement le tarif pour cette période. Puis, nous en sommes venus aux jours bleus qui sont des jours d'affluence; autrement dit, nous n'avons pas besoin d'encourager les gens à voyager à Noël et au Jour de l'An parce que nous savons, de toute façon, que les trains seront bondés et le tarif bleu est donc le tarif normal. Cependant, nous avons offert un tarif alléchant pour encourager les gens à voyager par train durant les périodes creuses et nous avons constataé que le public répond très bien à cette mesure. Évidemment, nous visons par-dessus tout à faire perdre aux gens l'habitude de voyager dans leur propre voiture et nous les incitons à cela par toutes sortes de moyens, tarifs de groupes et ainsi de suite. Le voyage par train coûte si peu maintenant que le propriétaire d'une voiture qui considère notre tarif décide qu'il lui en coûte meilleur marché de voyager par train que d'utiliser sa propre voiture automobile.

M. HORNER (*Acadia*): Dans un sens, n'est-il pas vrai que les mesures que vous avez prises ont entraîner une réduction du tarif voyageurs?

M. GORDON: Oui, dans l'ensemble, c'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Et cela a occasionné une augmentation du nombre de voyageurs?

M. GORDON: En effet. Nous avons appliqué le même principe que celui qui vend du savon; il s'agit de trouver ce que le public demande. Et donc nous offrons au public des moyens qui l'encourage à utiliser notre service à un certain prix.

C'est la première fois qu'un tel principe est mis en application d'une façon générale par une entreprise ferroviaire. Nous avons été les pionniers dans ce domaine. Je puis vous dire qu'un certain nombre de sociétés ferroviaires des États-Unis nous ont consulté et ont semblé très intéressées aux résultats que nous avons obtenus.

M. HORNER (*Acadia*): Il s'agit d'une mesure que j'ai préconisée, depuis quelques années, à différentes réunions du Comité des chemins de fer et je suis heureux de constater que c'est un succès. Croyez-vous, cependant, que la mesure pourrait s'appliquer avantageusement au service marchandises ou à d'autres services?

M. GORDON: Nous avons appliqué le même principe au service marchandises où nous avons établi des tarifs dits décroissants pour encourager l'utilisation maximum de la capacité de nos wagons. Au moyen de plusieurs tarifs décroissants, nous avons appliqué le même principe au service marchandises depuis quelques années.

M. HORNER (*Acadia*): En économique, on prétend qu'il y a moyen de relever les prix jusqu'à un certain point seulement.

M. GORDON: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Puis les affaires commencent à diminuer ainsi que les recettes.

M. GORDON: Vous avez absolument raison.

M. HORNER (*Acadia*): Lorsqu'on baisse de nouveau les prix, les affaires reprennent et les recettes totales augmentent, n'est-ce pas?

M. GORDON: Exactement.

M. HORNER (*Acadia*): Dans un sens, vous avez donc prouvé la théorie que les recettes et le volume de trafic ont augmenté à un point de saturation économique, en tenant toujours compte des autres moyens de transport.

M. GORDON: Il s'agit là de la première conséquence. Remarquez bien que je fais toujours la croix avec deux doigts, car il est difficile, à ce point, de faire la différence entre ce que j'appellerais l'attrait du nouveau et le volume stable de trafic qui persistera. Si le public continue d'être attiré par ces tarifs réduits, nous aurons alors gagné la partie. Après tout, si les gens ont discontinué de voyager par train, ce n'est pas dû au prix du voyage, mais plutôt à la nouvelle commodité que leur offrent leurs voitures automobiles. Or, la voiture automobile n'est plus aussi en faveur qu'elle l'était à cause de l'encombrement des routes (qui continuera, nous osons l'espérer) et à cause de deux facteurs qui jouent ensemble en notre faveur: le fait qu'il est moins facile de conduire l'automobile et le tarif alléchant.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne suis pas persuadé, et j'aimerais vous interroger de nouveau là-dessus, que le même principe ne puisse s'appliquer au service marchandises et disons même au transport des céréales.

M. PRITTIE: Sur les lignes d'embranchement?

M. ROCK: Vous voulez savoir combien il en coûterait par boisseau?

M. HORNER (*Acadia*): J'ai simplement parlé de céréales parce que cela me fait plaisir.

M. GORDON: Nous ne transportons pas de céréales sur les trains de voyageurs.

M. HORNER (*Acadia*): Mais je veux parler de la théorie économique que vous avez prouvée à mon entière satisfaction et, j'en suis sûr, à la satisfaction de plusieurs parmi les professeurs d'économique de nos universités canadiennes. Une fois de plus, vous avez prouvé que vous pouvez atteindre un point où vous ne faites plus de profit et, dans une certaine mesure, c'est à ce point où en est rendu votre service voyageurs.

M. GORDON: Et l'inverse est vrai aussi; nous ne pouvons nous permettre de réduire le tarif au point de perdre de l'argent.

M. HORNER (*Acadia*): Non, si l'on tient toujours compte de notre rêve ultime, soit, que le National-Canadien rapporte.

M. GORDON: Je n'aime pas l'expression «rêve ultime» que vous venez d'employer car j'ai l'intention de le réaliser cette année, à la condition que vous adoptiez les mesures législatives et la revision de capital préconisées par la commission MacPherson.

M. HORNER (*Acadia*): Vous aurez certainement toute ma collaboration, parce que nous voulons que le National-Canadien rapporte; et nous savons, de fait, que l'Ouest du Canada contribue une part équitable des frais d'exploitation de la société.

M. MILLAR: Pour la première fois dans l'histoire.

M. COWAN: En quoi consiste le tarif du Nid-de-Corbeau?

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. HORNER (*Acadia*): Voici, vous avez trouvé une théorie économique. En avez-vous vraiment fait l'expérience par rapport au tarif marchandises? C'est

la question à laquelle j'aimerais avoir une réponse. Le tarif marchandises n'a cessé d'augmenter jusqu'à ce que le gouvernement y mette fin, il y a quelques années.

M. GORDON: C'est que, en vertu des lois en vigueur à cette époque-là, la seule méthode à laquelle nous pouvions avoir recours était le système d'augmentation uniforme du tarif marchandises. Lorsque les mesures législatives préconisées par la Commission MacPherson seront adoptées, nous serons libres d'agir selon notre jugement au point de vue économique.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je vous prie de m'accorder votre indulgence, mais j'aurais encore une ou deux questions à poser à M. Gordon à la suite de la réponse qu'il vient de faire.

Le PRÉSIDENT: Toujours à propos du service voyageurs?

M. HORNER (*Acadia*): Toujours, monsieur le président, et aussi sur la théorie qui est si bien établie en ce qui concerne les tarifs décroissants du service voyageurs. D'après votre réponse, monsieur Gordon, voulez-vous dire que le tarif marchandises de la zone gratuite sera abolie lorsque les mesures législatives préconisées par la Commission MacPherson seront adoptées?

M. GORDON: Exactement.

M. HORNER (*Acadia*): Le tarif sera aboli?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous serez donc prêts...

M. GORDON: Je veux dire que je ne puis pas l'abolir moi-même, mais cela fait partie de toute la théorie. A mon avis, le gouvernement prendra sûrement les mesures nécessaires pour l'abolir.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous serez donc prêts à appliquer au tarif marchandises la théorie économique dont, je le répète, vous avez prouvé l'efficacité à l'égard du tarif voyageurs.

M. GORDON: Absolument.

M. HORNER (*Acadia*): Vu que le tarif marchandises a augmenté de 150 p. 100 au cours de la période allant de 1947 à 1957, je soutiens que le tarif marchandises a atteint un point de saturation, pas nécessairement dans tous les cas mais en plusieurs occasions. Je soutiens aussi, que la théorie si bien prouvée à l'égard du tarif voyageurs, et je m'excuse d'y revenir encore une fois, monsieur le président, peut s'appliquer aux tarifs marchandises.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Horner.

M. GORDON: Je ferai une dernière observation à ce propos et nous pourrons ensuite passer à autre chose, si vous le voulez bien.

Le PRÉSIDENT: Je le voudrais bien.

M. GORDON: Je vous proposerais de considérer les augmentations réelles. Par rapport aux autres produits, le prix du produit ferroviaire a beaucoup moins augmenté.

M. HORNER (*Acadia*): Bien, je veux revenir à la production des céréales. Le prix de certains produits a augmenté, tandis que le prix de certains autres produits n'a pas augmenté. Nous, les cultivateurs, avons travaillé pour rien pendant des années.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur Gordon, j'aurais deux questions à poser. Premièrement, est-ce que le tarif bleu, blanc et rouge est en vigueur sur le nouveau service entre Montréal et Québec?

(*Traduction*)

M. GORDON: Oui, il est en vigueur sur toutes les lignes canadiennes au Canada. Il s'applique maintenant à tout le réseau du National-Canadien.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Maintenant, vous savez que durant l'année 1962, la réparation des wagons voyageurs a été faite par le Pacifique-Canadien à Québec; étant donné qu'il y a un nouveau service entre Québec et Montréal, est-ce que vous croyez que la réparation sera faite par les employés du National-Canadien à Limoilou?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non.

M. BEAULÉ: Pour quelle raison?

M. GORDON: Parce que les réparations majeures aux trains de voyageurs et les autres réparations se font toutes aux ateliers de la Pointe Saint-Charles.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Pourquoi?

(*Traduction*)

M. GORDON: Tout d'abord, parce qu'il n'y en aurait pas beaucoup. Après tout, un des terminus de la ligne est situé à Montréal et c'est là que se trouvent les ateliers.

M. DEMCOE: Lorsque le train arrive à Montréal le soir, on y fera toute réparation sans importance avant que le train quitte le lendemain matin. Mais lorsque le train arrive, mettons à 10 h.15 et demeure à Montréal jusqu'à 5 heures, on a toute la journée pour faire les réparations majeures à Montréal.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Oui, je comprends, mais le nouveau train en service maintenant entre Québec et Montréal apporte maintenant plus d'ouvrage. Je parle de l'entretien, des réparations légères aux wagons. Est-ce qu'il ne serait pas possible de faire ces réparations-là à Limoilou plutôt qu'au Pacifique-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je ne saurais dire. Nous ne savons pas ce que fait le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Est-ce que le Pacifique-Canadien a employé d'autre personnel de plus depuis la mise en service de ce train de passagers?

(*Traduction*)

M. GORDON: A moins que M. Demcoe le sache?

M. DEMCOE: Je n'en sais rien.

M. GORDON: Nous ne possédons pas le renseignement.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Est-ce qu'on pourrait avoir les informations?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non, je ne crois pas. D'habitude, les autorités du Pacifique-Canadien ne nous comptent pas leurs affaires; ce sont des gens très prudents qui gardent leurs secrets.

M. BEAULÉ: Il s'agit des affaires du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume.

M. RHÉAUME: Monsieur Gordon, je voudrais revenir un moment à l'allusion faite par M. Prittie, à la déclaration que faisait M. Charles Spratt à la réunion de la *Western Canada Motor Coach Association*, tenue à Winnipeg au mois d'avril. Nous connaissons probablement tous M. Spratt et nous savons que nous pouvons très bien lui faire confiance et qu'il s'y entend passablement bien lorsqu'il s'agit du transport par autobus. Dans sa déclaration, il a dit, je crois, que la tarification rouge, blanc et bleu constitue le plus grand problème de l'entreprise canadienne de transport par autobus à l'heure actuelle. Permettez-moi de vous poser la question suivante: d'après l'expérience que vous avez dans votre société, la mise en vigueur du tarif rouge, blanc et bleu a-t-elle donné lieu à un volume de trafic qui n'existait pas auparavant? La mesure a-t-elle favorisé le trafic au Canada? A-t-elle ouvert une nouvelle avenue dans un marché jusque là inexploité?

M. GORDON: Cela ne fait aucun doute. Il faut vous rappeler qu'à notre avis, dans la plupart des cas, ceux qui profitent de la tarification rouge, blanc et bleu sont ceux qui voyageaient auparavant par automobile. Nous n'avons pas précisément pour but de faire concurrence à l'autobus; nous essayons de dissuader les gens de voyager dans leur voiture automobile. Dans certains cas, notre tarification a pu porter atteinte aux entreprises de transport par autobus, mais celles-ci ont toujours un avantage sur nous. Elles offrent plus de flexibilité en ce qui concerne les points intermédiaires et c'est ce qui constitue leur commerce. A certains égards, il est certain que nous avons pris une certaine partie du volume de trafic aux entreprises de transport par autobus mais c'est là en quoi consiste la concurrence.

M. RHÉAUME: Mais, de fait, votre nouvelle tarification n'a pas créé un nouveau volume de trafic; elle n'a fait que retirer un volume de trafic aux voitures automobiles privées.

M. GORDON: C'est exactement ce que nous essayons de faire. A ce point de vue, il ne s'agit pas de trafic ferroviaire. Je ne sais pas combien de temps cet attrait du nouveau durera. D'après le formulaire que nous avons envoyé, nous avons appris que beaucoup de gens ont fait un voyage par train pour la première fois de leur vie, notamment, les enfants, mais, je le répète, je ne puis vous dire et nous n'avons aucun moyen de savoir si ces mêmes gens n'ont pas déjà voyagé dans leur voiture automobile.

M. RHÉAUME: A votre avis, votre nouvelle tarification n'a pas tant enlevé un volume de trafic aux entreprises de transport par autobus et aux compagnies d'aviation, mais elle a, de fait, contribué à diminuer le nombre de voitures automobile privées sur la route et elle a peut-être créé un nouveau trafic en ce sens qu'il y a maintenant des voyageurs qui n'avaient jamais quitté leur ville auparavant.

M. GORDON: C'est bien là notre opinion.

M. RHÉAUME: Au cours de la période où la tarification des jours rouges, blancs et bleus a été mise en application, le service voyageurs du N.-C. a-t-il dans l'ensemble accusé un déficit dû au programme lui-même?

M. GORDON: Pas en vertu du programme en question. Dans l'ensemble, le service voyageurs est déficitaire.

M. RHÉAUME: Il a été déficitaire au cours de la période où le programme a été mis en application dans une assez grande mesure.

M. GORDON: De fait, nous avons démontré que le programme, peu après sa mise en application, a mis fin à la baisse constante de notre trafic voyageurs que vous aviez constatée depuis plusieurs années. Nous avons arrêté cela et, maintenant, notre trafic voyageurs a commencé à augmenter.

M. RHÉAUME: Ceci m'amène à vous poser une autre question. A votre avis, la tarification rouge, blanc et bleu permettra-t-elle d'équilibrer le budget d'exploitation de votre service voyageurs?

M. GORDON: Pas par elle-même. Il faudra prendre d'autres mesures. Il s'agit de remanier des services qui sont nettement déficitaires et dont certains devront être abandonnés. Je ne prévois pas pour le moment que le déficit du service voyageurs puisse être éliminé dans un avenir prévisible. Les mesures législatives de la Commission MacPherson nous accordent cinq ans pour combler le déficit du service voyageurs et alors le temps sera expiré, de sorte que nous administrerons par nous-mêmes au bout de cinq ans. On nous a donné cinq ans pour combler le déficit. A la fin de cette période, si nous avons toujours un déficit, je suppose que cela fera l'objet de nouvelles discussions.

M. RHÉAUME: Il s'agit d'une période de cinq ans à partir du moment où les mesures législatives préconisées par la Commission MacPherson seront adoptées par le Parlement. Étant donné la déclaration que le ministre vient de faire aujourd'hui en Chambre, ce sera peut-être dans dix ans d'ici. Le ministre a laissé savoir que l'on n'accordera pas à la loi sur les chemins de fer la priorité que l'on devait auparavant lui accorder.

M. GORDON: Je n'ai pas entendu cette déclaration.

M. RHÉAUME: En réponse à une question qu'on lui posait à l'ordre du jour, à savoir si ces mesures législatives d'urgence auraient priorité sur certaines autres questions, par exemple, le débat sur le drapeau, le ministre a dit que non. Cela laisse supposer que l'article du *Globe and Mail* voulant que ces mesures législatives soient classées, est assez juste.

M. GORDON: Nous ferions mieux d'attendre le *hansard,* car quelqu'un est venu me dire à la course, pendant le court espace de temps que j'ai eu pour dîner, que le ministre avait consenti à faire adopter sans tarder les mesures législatives de la Commission MacPherson.

M. RHÉAUME: Il a dû se passer des choses pendant le dîner dont je ne suis pas au courant.

M. ROCK: Les conservateurs ne sont jamais bien renseignés.

M. GORDON: Je ne puis rendre témoignage de cela.

M. RHÉAUME: J'admets que nos renseignements peuvent être faux. Nous les obtenons des ministres de la Couronne, c'est tout ce que je puis dire. M. Spratt a fait une importante déclaration qui demande rectification, à mon avis, s'il s'agit d'une fausse interprétation. Il a laissé entendre que le National-Canadien n'a aucun droit de réduire son tarif voyageurs comme il l'a fait au moyen de tarification rouge, blanc et bleu, parce que cela permet de voyager de façon plus économique.

M. GORDON: De quel droit faisait-il cette déclaration? Naturellement, il s'agit d'un concurrent qui protesterait si son volume de trafic devait diminuer. Je suis toujours heureux d'entendre les protestations de nos concurrents à qui nous prenons un chiffre d'affaires. C'est parfait.

M. RHÉAUME: M. Spratt proteste en tant que contribuable ce qui donne à ses protestations un peu plus d'importance.

M. GORDON: En réponse, nous avons fait remarquer que le déficit de notre service voyageurs a diminué par suite des programmes dont nous avons parlé.

M. RHÉAUME: C'est précisément le point que j'essaie d'éclaircir. Si la tarification rouge, blanc et bleu doit en réalité contribuer à diminuer les impôts que payent les entreprises de transport par autobus, celles-ci devraient être très heureuses d'une telle interprétation.

M. GORDON: Je me demande comment il peut envisager la chose ainsi.

M. RHÉAUME: S'il est juste que la tarification rouge, blanc et bleu contribue à rendre le service voyageurs plus payant, ces gens devraient s'en réjouir.

M. GORDON: Ils devraient s'en réjouir, mais je ne comprends pas la logique des autres; je ne sais pas pourquoi. A mon avis, M. Spratt trouverait peut-être plus intéressant de s'occuper du service voyageurs et peut-être à faire combler un plus gros déficit par la société ferroviaire, parce qu'il fait partager la charge pécuniaire par tous les Canadiens.

M. RHÉAUME: Je voulais faire consigner cela au compte rendu, à savoir que nous sommes peut-être les seuls, vous et moi, à considérer la chose comme un emploi abusif de l'argent des contribuables.

M. GORDON: Je ne puis suivre votre raisonnement.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

M. ROCK: J'ai une autre question à poser sur le sujet. La tarification rouge, blanc et bleu est-elle en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. HORNER (*Acadia*): Cela n'a rien à voir avec le sujet en discussion. L'interruption n'est pas dans les règles.

M. ROCK: J'ai simplement posé une question.

M. HORNER (*Acadia*): Le député représente ici toutes les parties du Canada.

M. ROCK: J'ai simplement posé une question.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Rhéaume?

M. RHÉAUME: Non, monsieur le président, et je ne me formaliserai pas de cela.

Le PRÉSIDENT: Revenons au sujet.

M. RHÉAUME: Je suis intéressé de savoir quelles possibilités offre la tarification rouge, blanc et bleu, si, de fait, elle a favorisé un aspect du tourisme au Canada qui restait encore inexploité. A-t-elle offert l'occasion de voyager aux Canadiens qui n'auraient pas voyagé autrement? Si elle offre la possibilité d'améliorer la situation financière du service-voyageurs, même s'il ne s'agit peut-être pas de créer un surplus de bénéfices, on ne peut que féliciter le National-Canadien de ce qui a été accompli et l'encourager à exploiter le programme davantage.

M. GORDON: C'est précisément la situation.

M. MACEWAN: Dois-je comprendre, monsieur Gordon, que les autorités du N.-C. croient définitivement en l'avenir du service-voyageurs, non seulement pour le transport interurbain mais pour les longs parcours au Canada, malgré le fait, si je comprends bien, que la direction du N.-C. n'est pas convaincue et que plusieurs sociétés ferroviaires des États-Unis ont pratiquement abandonné les lignes du service-voyageurs?

M. GORDON: Nous allons absolument à l'encontre des vues des autorités ferroviaires en la matière et, dans la mise en œuvre du programme, nous avons donné notre pleine mesure et nous avons pris un risque financier calculé, malgré que tous les faits prouvent le contraire. Nous croyons que cela va rapporter, mais, il se peut que nous soyons dans l'erreur. Il s'agit d'un risque financier calculé. D'après la politique que nous avons adoptée, nous déployons nos efforts de commercialisation dans les régions où nos installations ferroviaires et l'ampleur du marché des transports nous offrent certaines garanties de succès. Il est bien entendu que nous assurons un service de voyageur et nous avons l'intention de continuer à assurer ce service et à offrir au public des conditions qui l'engageront à se servir des chemins de fer.

M. MacEwan: Le service autorail est devenu très populaire au Canada et surtout la ligne Sydney-Halifax. Ce parcours n'est habituellement désservi que par une seule voiture et le public y est très dense par moments, aux vacances de Noël et de Nouvel An, par exemple. Très souvent, nous avons dû mettre un train ordinaire en service sur cette ligne ou assurer le transport des voyageurs par autobus. Sans doute, ces voitures autorail sont fort coûteuses, mais je me demande si notre administration a songé à la possibilité d'accrocher un wagon supplémentaire à l'autorail, entre Sydney et Halifax?

M. Gordon: Cette région est l'une de celle qui nous cause le plus de difficulté à cet égard. Je puis vous assurer qu'elle est actuellement l'objet d'une étude approfondie. En outre, la voiture autorail elle-même ne nous donne pas satisfaction. Nous croyons qu'il est possible de la rendre plus confortable et d'assurer un meilleur service.

Cet effort d'amélioration fait partie du programme que nous avons adopté dans le but de satisfaire les voyageurs. Bien entendu, il se présentera toujours des moments où nous devrons faire face à un trafic très intense et où nous serons débordés, mais nous désirons réduire ces périodes de pointe autant qu'il est possible.

M. MacEwan: S'en occupe-t-on?

M. Gordon: Oui, bien sûr et très activement.

Le président: La parole est à M. Lloyd.

M. Lloyd: Je n'ai pas d'autres questions au sujet du service-voyageurs.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Il me semble que nous n'avons aucun litige au sujet des services.

Le président: Nous en étions au «Service-voyageurs».

M. Rock: Voulez-vous dire que nous pouvons discuter n'importe quel sujet?

Le président: Oui, bien sûr, excepté le «Service-marchandises».

M. Rock: Et les céréales et la question du drapeau. Hier, nous avons été à la gare et nous avons visité votre nouvelle voiture qui comporte un système électronique destiné à réchauffer les aliments congelés.

M. Gordon: Il ne s'agit pas d'aliments congelés. Ce sont des aliments cuits d'avance.

M. Rock: Je n'ai pas de question.

Le président: La parole est à vous, monsieur Pascoe.

M. Pascoe: Je n'ai qu'une ou deux questions assez brèves. Le paragraphe «Horaires et services» fait mention du plan train-auto. Prévoit-on un supplément au prix ordinaire du billet pour l'utilisation de ce service?

M. Gordon: Oui, il faut payer en plus le transport de l'automobile.

M. Pascoe: Le coût de ce transport est-il très élevé ou raisonnable?

M. Gordon: Nous demandons le prix le plus bas, mais il nous faut cependant couvrir nos frais. Quelqu'un aurait-il un exemple?

M. Pascoe: Ce service s'est-il avéré un succès?

M. Gordon: Nous avons eu de bons résultats. Cependant, il ne sont pas aussi bons que nous l'aurions souhaité. Nous croyons pouvoir en obtenir de meilleurs. Depuis l'inauguration de ce service, nous avons transporté environ 500 voitures d'une ville à l'autre par la ligne principale intercontinentale. A notre avis, le marché offre de grandes possibilités, mais il demandera de grands efforts de commercialisation. Nous n'avons obtenu que des résultats modestes. On croyait que le public ferait un accueil enthousiaste et immédiat à ce genre d'innovation, mais cet accueil n'a pas été aussi bon. Quoi qu'il en

soit, notre situation est en progrès et nous espérons que, grâce à une publicité accrue et au fur et à mesure qu'il sera connu, ce service intéressera le public.

M. PASCOE: Appliquez-vous le tarif normal au programme de voyage à crédit ou y avez-vous inclu certains frais de service?

M. GORDON: Non, c'est le tarif normal, sans aucune redevance.

M. PASCOE: Merci.

M. CADIEU: Je voyage beaucoup et j'ai bénéficié, avec plaisir, du tarif «Rouge, Blanc, Bleu». A mon avis, c'est une idée remarquable. Pensez-vous que ce programme ait contribué à procurer au public l'usage du wagon-restaurant et un service plus courtois ces cinq dernières années?

M. GORDON: Je crois qu'il y a contribué dans l'ensemble. Ce programme répond aux désirs du public. Mais nous sommes également persuadés que de meilleurs services et l'attitude des employés—nous en avons discuté avec les employés et leur réaction a été excellente—est tout aussi importante.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Kennedy.

M. KENNEDY: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions à M. Gordon. On s'est plaint assez fréquemment du fait que les trains ne s'arrêtent pas aux gares intermédiaires. Sans tenir compte du facteur temps, dont je reconnais l'importance, pourriez-vous m'indiquer le montant des frais qu'entraîne l'arrêt d'un train transcontinental?

M. HORNER (*Acadia*): Il m'est arrivé d'en arrêter un pour cinquante sous.

M. GORDON: Monsieur Demcoe, pourriez-vous nous en indiquer le montant?

M. DEMCOE: C'est assez difficile, car les frais dépendent de certains facteurs variables, tels que l'usage des mâchoires de freins, la manœuvre d'arrêt et de mise en marche.

M. GORDON: Je ne sais pas si nous pouvons vous en donner le montant exact, à l'heure actuelle. J'ai appris qu'il y a quelques années les frais d'un arrêt se montaient à 25 dollars. Ce chiffre est-il exact, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Je le crois.

M. GORDON: C'est une question d'étude des frais et aussi de respecter nos horaires. Nous ne pouvons respecter ces horaires si nous n'exerçons aucun contrôle sur des éléments tels que ce dernier. Nous devons aussi tenir compte de notre service-voyageurs; nous avons fortement réduit la durée du trajet de Vancouver, par exemple—je crois que nous avons ces chiffres sous les yeux. Nous avons réduit la durée du trajet de Montréal à Vancouver, qui est actuellement de 66 heures, alors qu'il était de 73 heures en 1955. Déjà, en 1955, nous estimions que ce parcours de 73 heures était une amélioration appréciable de la durée antérieure de ce trajet. Ainsi, nous pouvons dire que nous avons reccourci le trajet de Montréal à Vancouver de 21 heures en huit ans et demi et, à mon avis, c'est un grand progrès.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): En répondant à M. MacEwan, vous nous avez signalé que l'exploitation de l'autorail dans cette région était l'objet d'une étude approfondie, et je me demande pourquoi vous avez interrompu le service autorail entre Palmerston et Listowel. Je parle de l'autorail qui passait par London, car actuellement les passagers de Southampton doivent aller jusqu'à Guelph et Kitchener pour se rendre à London. A mon avis, il serait bon de remettre en service la ligne qui va directement de Palmerston à London plutôt que de diriger vos passagers sur Guelph, ce qui est fort regrettable. Les gens de cette région m'ont addressé beaucoup de plaintes à ce sujet.

M. GORDON: Oui, c'est une de ces éternelles questions. Nous l'avons examinée à plusieurs reprises et notre opinion définitive à ce sujet est la suivante: ce service n'est pas rentable.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je reçois de nombreuses plaintes concernant ce service. Personnellement, il me semble que cela revient à emprunter le trajet le plus long alors que ce service ne comporte qu'un trajet de neuf milles.

M. VAUGHAN: La synchronisation des voitures disponibles est malaisée à cet endroit.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Si on pouvait diriger une voiture sur Kincardine, pourquoi ne pourrait-elle poursuivre sa route jusqu'à Palmerston et ensuite jusqu'à Stratford.

M. VAUGHAN: J'y ai été il y a deux on trois ans et j'y suis retourné plusieurs fois depuis pour parler aux gens de la région.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Avez-vous eu un entretien avec M. Fred Edwards, à Palmerston?

M. VAUGHAN: Je n'en suis pas sûr, mais je sais ce qu'il en pense.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): M. Edwards est le député provincial de la région.

M. VAUGHAN: Le réseau d'autoroutes y est excellent.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Cette région n'est même pas desservie par un service d'autobus et ses habitants doivent toujours aller jusqu'à Guelph et en revenir.

M. GORDON: Au point de vue économique, nous n'avons pas pu trouver le moyen de justifier le service que vous suggérez, monsieur Howe. Je sais qu'on en a beaucoup parlé il y a quelques années.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Oui, mais à mon avis, il n'est pas raisonnable d'obliger le public à couvrir une distance de 10 milles quand cette partie de l'Ontario pourrait bénéficier d'un meilleur service grâce à un autorail.

M. GORDON: Si nous voulons administrer nos services voyageurs sans faire de pertes et si nous voulons réduire notre déficit, nous devons impitoyablement supprimer tout service qui nous fait perdre de l'argent.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Vos recettes seraient meilleures si vos services étaient mieux adaptés aux besoins du public. Je me souviens d'une époque où l'autorail était en service le dimanche, mais où le train n'établissait pas de communication à Guelph, et les gens qui devaient se rendre à Kitchener étaient obligés de prendre un autobus à Guelph, alors que le train de Kitchener était parti vingt minutes plus tôt. A présent, on a remédié à cet inconvénient, mais voilà encore un cas où les horaires n'étaient pas adaptés aux besoins des voyageurs.

M. GORDON: Je ferai part de vos suggestions à l'administration de notre service-voyageurs et je leur demanderai quelles solutions ils proposent.

M. IRVINE: J'ai une question, mais il se peut qu'on l'ait déjà posée, car j'ai dû quitter la réunion plusieurs fois aujourd'hui.

Il s'agit en particulier de la ville de London, qui est ma circonscription. Je me demande pourquoi les horaires du National-Canadien coïncident très souvent avec ceux du Pacifique-Canadien. Par exemple, un train quittant la ville de London à huit heures du matin coïncide avec un train du Pacifique-Canadien dont le départ de London est fixé à peu près à la même heure. Ces deux trains font le trajet du retour vers London à peu près au même moment. Cela me semble curieux.

M. GORDON: Je ne vois pas exactement de quelle ligne vous parlez. Ne perdez pas de vue cependant que London est un terminus pour différentes compagnies et que le service assuré par chacune de ces compagnies est indépendant sous différents aspects du point de vue des destinations. Les synchronisations d'horaires doivent donc être envisagées individuellement et selon les

différents territoires couverts par le service en question. Au point de vue de chacune de ces compagnies, la ligne de London à Toronto, assure le service vers différentes destinations et il faut envisager le facteur temps en fonction des stations intermédiaires que la ligne dessert. Le fait que deux trains prennent le départ à la même heure peut sembler assez étrange, en effet. Nous avons le même cas à Ottawa par exemple, centre d'où le Pacifique-Canadien dessert plusieurs territoires jusqu'au territoire que dessert le National-Canadien en service à Montréal; les horaires de ces réseaux doivent convenir à ces différentes localités.

M. IRVINE: Je ne me plains pas du service parce que j'estime qu'il est bon. Le parcours de London à Toronto ne dure que deux heures, ce qui est plus court que le trajet en avion, compte tenu de tous les facteurs. Cependant, il me semble que lorsque la plupart des lignes du réseau se dirigent directement vers Toronto et même si elles desservent différentes régions—et ici je songe au fait que le National-Canadien se rend à Hamilton tandis que le Pacifique-Canadien n'y va pas,—le passager individuel peut trouver très étrange que le train quitte London à huit heures et qu'il n'y a aucun autre départ de London à Toronto avant une heure de l'après-midi.

M. GORDON: Nous devons tenir compte du fait que les communications doivent convenir aux habitants de plusieurs localités différentes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, vous avez été très aimable pour moi et, avec tout le respect que je vous dois, je soulève une question de privilège. J'ai levé la main et vous en aviez pris note au début de la réunion, car je suis arrivé peu après 7 h. 30. J'ai levé la main et vous aviez validé mon geste une seconde fois avant l'arrivée de M. Fisher. Je ne désire nullement me réserver plus de temps qu'il ne m'est dû, mais j'estime qu'on devrait m'accorder une compensation vu que je me suis efforcé de me rendre au Comité aussi rapidement après le début de la séance que possible. Je vous rappelle que M. Fisher n'était pas là avant que j'aie levé la main et que vous l'ayez validé pour la seconde fois.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, vous avez déjà posé des questions concernant le service-voyageurs et nous vous donnerons l'occasion d'en poser d'autres lorsque M. Fisher aura terminé. Je crois devoir donner la parole à d'autres membres également.

M. HORNER (*Acadia*): Je pourrais tout aussi bien arriver à huit heures, plutôt qu'au début de la réunion, puisqu'on ne me donnera la parole qu'à la fin de la réunion, de toute façon. Quoiqu'il en soit, il n'y a aucun avantage à arriver à temps.

M. FISHER: Monsieur le président, je ne voudrais en aucun cas déroger au règlement et passer avant un autre membre.

M. HORNER (*Acadia*): Ce n'est pas vraiment parce que j'ai une question d'importance à soumettre à nos témoins.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous prendre patience, monsieur Horner, j'essaie seulement d'être équitable.

M. HORNER (*Acadia*): Je trouve que votre geste n'est pas tout à fait équitable et je tiens à le faire remarquer à l'assistance. On donne la parole à l'un de nos membres en dépit de son heure d'arrivée au Comité.

Le PRÉSIDENT: Silence, s'il vous plaît.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne faisais que rappeler le règlement.

Le PRÉSIDENT: J'estime avoir rempli mes fonctions de président du Comité très équitablement. Votre nom figure sur la liste après celui de M. Fisher.

Monsieur Fisher, voulez-vous commencer, s'il vous plaît?

M. HORNER (*Acadia*): Je m'en rendais bien compte et c'est la raison pour laquelle j'y ai fait objection.

Le PRÉSIDENT: Je fais de mon mieux pour donner à chaque député un temps égal pour poser des questions.

M. HORNER (*Acadia*): J'aime autant être le dernier, à ce moment-là, au moins, on m'écoutera.

Le PRÉSIDENT: Arrêtons ce genre de discussion. Vous avez posé des questions sur ce sujet à 7 heures 30.

M. HORNER (*Acadia*): J'étais ici à 7 heures 30.

Le PRÉSIDENT: C'est à ce moment que vous avez questionné M. Gordon.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, et je voudrais le questionner de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Vous en aurez l'occasion quand M. Fisher aura fini de poser ses questions.

M. HORNER (*Acadia*): Je trouve que, lorsqu'un député lève la main, on devrait lui permettre de dire un mot.

M. FISHER: Monsieur Gordon, vers 1955 lorsque le chemin de fer du Pacifique-Canadien a fait adopter ces idées nouvelles, vous avez dit à ce Comité que le National-Canadien n'avait pas l'intention d'adopter le wagon à dôme ou panoramique.

M. GORDON: Oui, j'avais fait plusieurs remarques, mais principalement j'ai toujours dit que nous dépensons certaines sommes pour améliorer les lignes de voyageurs et que nous étions prêts à distribuer ces sommes sur un domaine aussi étendu que possible, mais nous préférons améliorer le niveau des wagons de voyageurs qui étaient, à ce moment, fort usagés. Nous ne pensions pas que l'utilisation de wagons à dôme était, à cette période, la meilleure manière d'utiliser ces sommes. Je n'ai, à aucun moment, affirmé que je ne changerais pas d'opinion, la preuve en est que grâce à notre innovation des tarifs rouge, blanc, bleu, et au succès avec lequel ils ont été accueillis nous avons mis en service des wagons panoramiques. Nos experts les ont recommandés et lorsque nous avons reçu cette offre généreuse nous les avons autorisés.

M. FISHER: Je croyais que vous étiez prêt à reconnaître la clairvoyance générale des comités parlementaires, qui s'est manifestée pendant ces dernières années.

M. GORDON: Si c'était de la clairvoyance, je m'inclinerais. Je pensais plutôt que vous tentiez de me critiquer, c'est cela que je croyais.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais interroger M. Gordon sur l'égalisation des profits et pertes sur le trafic des voyageurs. Les lignes de voyageurs fonctionnement encore à perte, si je ne me trompe monsieur Gordon?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous une ligne de voyageurs aux États-Unis?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Cette ligne de voyageurs continue-t-elle à fonctionner à perte aux États-Unis?

M. GORDON: Je ne le sais pas. C'est très difficile de calculer avec les États-Unis. Je dirais, à tout prendre, que nous nous maintenons à peu près. Nous avons beaucoup réduit les services de voyageurs aux États-Unis.

M. HORNER (*Acadia*): En somme, vous vous tirez à peu près d'affaire, sans gains ni pertes.

M. GORDON: Nous y arrivons à peu près.

M. HORNER (*Acadia*): Comment égalisez-vous les services aux États-Unis, quand il s'agit de calculer les profits et pertes aux États-Unis?

M. GORDON: Votre question concerne une question de formules de comptabilité dans lesquelles on tente de faire entrer ce genre de dépenses que nous pourrions éviter si nous réduisions le service des voyageurs. Il y a une formule que nous utilisons pour débiter ces frais. C'est une formule très compliquée, d'ailleurs, et dont les calculs sont difficiles. En général, les frais subis par les lignes du service des voyageurs sont bien plus élévés que ceux subis par les lignes de marchandises. Cela coûte plus cher d'entretenir une ligne pour transporter des êtres humains que pour transporter des céréales.

M. HORNER (*Acadia*): Ce qui vous préoccupe, c'est que M. Grégoire puisse dormir, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, c'est cela.

M. HORNER (*Acadia*): Procédez-vous d'après une méthode approximative pour égaliser les profits et pertes des lignes de voyageurs aux États-Unis?

M. GORDON: Non. Un tel procédé demanderait une analyse très compliquée sur certains points en particulier.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous me dire quelle équation vous utilisez dans ce cas en particulier? Vous donnez l'impression qu'une ligne de voyageurs coûte plus cher à entretenir qu'une ligne de marchandises. En connaissez-vous approximativement le pourcentage? Par exemple, une ligne de voyageurs coûte-t-elle deux fois plus qu'une ligne de marchandises?

M. DEMCOE: A vrai dire, il n'y a guère de différence avec le prix d'entretien d'une ligne de marchandises. Un train de marchandises qui roule à 60 m. à l'heure demande à peu près le même entretien qu'un train de voyageurs qui roule à 80 m. à l'heure. L'entretien est à peu près le même, ainsi que le tracé et les autres services pour un train de marchandises ou de voyageurs s'ils roulent tous deux à grande vitesse.

M. GORDON: Vous parlez des trains de marchandises roulant à grande vitesse.

M. DEMCOE: Oui.

M. GORDON: C'est tout à fait exact en ce qui concerne le «Highball» qui est le train le plus fameux dans le genre, mais nous ne pouvons pas nous servir d'un train de marchandises à grande vitesse sur toutes les lignes.

M. DEMCOE: C'est bien vrai.

M. HORNER (*Acadia*): Ce qui m'intéresse ce sont les lignes de voyageurs, et nous traitons des lignes de voyageurs plutôt que des lignes de marchandises. J'essaie de déterminer comment vous égalisez les profits et pertes et si le service voyageurs opère à perte. Débitez-vous une somme sous la rubrique frais d'entretien des lignes?

M. GORDON: Oui, c'est une formule de comptabilité que nous avons présentée à la Commission royale quand nous avons démontré les pertes à l'égard des voyageurs.

Avez-vous les chiffres des pertes à l'égard des voyageurs que nous avons présentées à la Commission?

M. TOOLE: Oui. En 1963, c'était $43,500,000.

M. GORDON: Est-ce là le chiffre que nous avons donné à la Commission?

M. TOOLE: Non, c'est celui qui est basé sur la formule de la Commission.

M. GORDON: Quel chiffre avons-nous donné à la Commission? C'était plus de 50 millions.

M. TOOLE: C'était $50,300,000.

M. GORDON: Nous avons prouvé à la Commission qui a reconnu le fait, que, d'après la base de calculs de la comptabilité, le déficit entier du service

voyageurs dépassait 50 millions et c'est sur cette base qu'ils ont proposé cette formule. Depuis lors, nous avons pu appliquer cette formule pour tout ce qui regarde le service-voyageurs et nous avons ainsi pu réduire le déficit de 10 millions environ.

M. HORNER (*Acadia*): Suis-je dans le vrai quand je comprends d'après votre réponse qu'il y a trois ou quatre ans le National-Canadien perdait environ dans les 50 millions par an sur le service voyageurs?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et aujourd'hui vous pensez que c'est $40 millions?

M. GORDON: Oui. En nous servant de la même formule.

M. HORNER (*Acadia*): Si je me souviens bien, il y a trois ou quatre ans, le National-Canadien perdait à peu près un million sur le service-voyageurs aux États-Unis, ou bien fais-je erreur sur le chiffre?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il ait jamais été question de ce chiffre.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce que maintenant ce chiffre s'appliquerait à peu près?

M. GORDON: Non, pas du tout.

Vous devez comprendre que notre situation aux États-Unis est tout à fait particulière, ainsi que je l'ai expliqué dans des séances préalables des comités. Un gros déficit apparaît dans la ligne *Grand Trunk Western*, par exemple, et c'est parce que nous en faisons le rapport au gouvernement des États-Unis à causes des impôts sur le revenu. C'est un système parfaitement légal de comptabilité qui s'applique uniquement sur la ligne du *Grand Trunk Western*. Mais nous avons notre propre méthode de comptabilité pour nous assurer si la ligne *Grand Trunk Western* fonctionne à perte, et c'est ainsi que nous analysons tout le fonctionnement sur une base que nous nommons la valeur d'apport. Sur la base de cette valeur, qui contribue au trafic général sur le réseau du National-Canadien, cela montre que le fonctionnement est profitable.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, c'est très intéressant. Je ne vais pas m'occuper de la valeur d'apport des lignes aux États-Unis avant d'en savoir plus long sur le rapport du Comité, parce que je veux le rattacher aux lignes d'apport dans l'ouest du Canada. Maintenant je veux revenir aux lignes et au matériel pour voyageurs. Avez-vous une formule au Canada pour égaliser le coût de l'entretien pour chaque mille parcouru par un train en particulier.

M. GORDON: Non, je ne crois pas que nous puissions le diviser de cette manière. C'est une formule d'approche qui a été approuvée par la Commission, et nous nous en servons en général pour les voyageurs.

M. HORNER (*Acadia*): Un de ces messieurs ici (je regrette de ne pas connaître son nom)...

M. GORDON: Est-ce M. Toole?

M. HORNER (*Acadia*): . . . a parlé de cette formule, utilisée dans l'équation présentée à la Commission royale. L'avez-vous ici et pouvez-vous nous la donner, ou bien est-ce un document interminable?

M. TOOLE: Je ne l'ai pas ici.

M. GORDON: C'est un document énorme. C'est effrayant et c'est totalement incompréhensible. Je vais vous en donner un exemple ici si je puis le trouver.

Nous avons affaire ici avec le genre de comptabilité qui s'applique à des frais variables. On donne donc une explication du «coefficient des frais variables». Voici ce que le témoin a répondu:

> Le coefficient de coût variable provient de l'équation de rebroussement. Pour l'expliquer, je dois vous expliquer un peu ce que signifie une équation de rebroussement. L'analyse du rebroussement est essentiel-

lement un moyen de déduction de la variation des dépenses par division et la variation en unité de production des différents types de service de transport de chaque division, le coût d'une unité additionnelle d'un type de service de transport, en maintenant constant le volume des autres types du service de transport produit. Le coefficient qui résulte de l'équation de rebroussement est un chiffre qui provient de la solution d'une série d'équations simultanées, chacune résultant du développement par le calcul différentiel, et ce chiffre a pour but d'indiquer la valeur particulière de l'équation qui réduira au minimum la fonction relative entre les valeurs prédites et les valeurs réelles.

Ainsi, l'équation de rebroussement ou le coefficient du coût variable par unité est, par conséquent, cette part du coût qui varie avec les changements du volume du trafic auquel il se rattache.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi n'avez-vous pas dit cela?

M. PASCOE: On croirait entendre Paul Martin.

M. GORDON: C'est l'explication la plus claire que je puisse vous donner, et je vous ferai remarquer que c'est vous-même qui l'avez demandée.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien! elle ne me satisfait pas du tout. C'est une agglomération de mots n'essayant même pas d'expliquer ou de rendre plus simple.

M. GORDON: Non. Le fait est que c'est la réponse que les experts comptables des chemins de fer acceptent comme étant la formule qui convient et les experts la comprennent. Dans mes propres affaires, j'agis en tenant compte des conseils de mes experts; je ne prétends pas être un expert comptable et je n'ai pas l'intention d'essayer. Mais, je sais que si je suis les règles qu'ils ont établies pour moi, je n'ai rien à craindre. C'est la même chose que si on dirige un navire dans un canal; tant qu'on le maintient entre les bouées, il n'y a rien à craindre et c'est ainsi que j'opère.

M. HORNER (*Acadia*): Je n'ai aucun doute que si vous et moi ainsi que plusieurs autres personnes, nous nous mettions ensemble pour tâcher de la comprendre, nous la trouverions compréhensivle. Ce que je veux dire, c'est que l'interprétation de la définition du mot formule devrait être un procédé mécanique. J'en reviens à ma vieille rengaine favorite: comment faire une chose, ou comment obtenir une réponse.

M. GORDON: Oui, mais il n'est pas nécessaire que le commun des mortels le comprenne. En chimie, il y a toutes sortes de formules que ni vous ni moi ne comprenons, mais elles sont, cependant, parfaitement limpides pour un expert.

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GORDON: Comme je vous ai dit, cette formule de comptabilité est tout à fait valable dans les mains d'un expert.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, mais je voudrais un procédé mécanique simplifié, pour savoir si, oui ou non, une ligne de voyageurs fonctionne à perte. Combien dépensez-vous pour l'entretien de cette ligne pour le nombre X de trains qui y passent durant une semaine?

M. GORDON: Nous l'exprimons d'après la formule que les comptables ont présentée.

Quand je pose une question de cet ordre, j'appelle l'employé responsable et je lui dis que je veux savoir si ce train fonctionne à perte ou non, et j'obtiens ma réponse. Je ne l'appelle pas pour lui demander comment il a trouvé la réponse, car je perdrais mon temps. Je sais qu'on l'emploie, parce qu'il est du métier, et je compte sur lui. Il possède la formule et ceux qui ont les connaissances, que je n'ai pas, peuvent vérifier ce qu'il fait et s'assurer qu'il emploie la bonne méthode. Ce n'est pas le travail d'un seul homme. C'est vérifié.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, je m'en rends bien compte, et je ne m'attends pas que vous sachiez comment ils s'y prennent. Mais, je trouve qu'il devrait y avoir une méthode mécanique simplifiée qui s'appliquerait à un nombre de trains contre un certain nombre de milles parcourus.

M. GORDON: Pour eux la méthode est simple. Elle demande très peu de temps. Ils connaissent le système et ils savent ce que cela veut dire.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis content que vous l'ayez lue. Puisqu'elle sera dans le compte rendu, je pourrai la lire et je vais l'étudier à fond. J'ai encore une question concernant le service des passagers. Je ne voudrais pas abuser de la patience des membres, mais je tiens à éclaircir dans mon esprit le rapport du National-Canadien, et en fait je me soucie peu si nous pouvons finir ce soir ou non, car j'estime que j'ai été très coopératif pour faire progresser le travail du Comité et j'ai renoncé à poser plusieurs questions que j'aurais pu demander, mais les attitudes changent.

Concernant le dernier paragraphe au sujet du voyage des passagers, vous avez introduit un système de transport d'automobiles par chemin de fer. Je voudrais savoir comment ce système progresse tout d'abord lorsqu'il a été introduit et par la suite si vous comptez le maintenir. En d'autres termes, a-t-il un avenir?

M. GORDON: Je viens de répondre à cette question il y a quelques minutes.

M. HORNER (*Acadia*): Concernant le transport...

M. GORDON: M. Pascoe a posé la question et j'y ai répondu.

M. FISHER: Nous ne pouvons pas avoir des répétitions, monsieur le président.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne veux aucune répétition; tout ce que je recherche, c'est une compréhension claire.

M. BEAULÉ: Vous étiez présent.

M. GORDON: Vous étiez ici et j'ai répondu à la question qui a été posée.

M. HORNER (*Acadia*): D'accord, j'ai fini avec le service-passagers.

M. ROCK: Dans la région où je réside, beaucoup de passagers prennent le train à Dorval, et plusieurs municipalités de la région ont demandé à votre société de construire, si possible, une gare combinée pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

J'utilise cette gare bien souvent et j'ai constaté qu'elle était très petite pour le nombre de passagers qui y prennent vos trains et je fais allusion à vos trains-passagers. La gare du Pacifique-Canadien, qui est située de l'autre côté des rails et qui elle aussi dessert de longs trains-passagers et des services pour banlieue, est très petite. Je voudrais donc savoir si vous avez des projets de construction d'une gare commune ou seulement votre usage exclusif, ou si vous avez des plans pour que des entreprises privées procèdent à la construction, ou peut-être encore comme dant tant d'autres régions, par des entreprises privées ayant des services hôteliers ou autres services semblables dans cette région, qui se trouve en pleine croissance.

M. GORDON: Nous n'avons rien à présent en tête concernant la construction d'une gare commune ou une nouvelle gare pour notre propre usage.

M. ROCK: Pourriez-vous examiner la situation dans cette région dans un proche avenir?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: C'est le quai d'embarquement de l'Ouest.

M. GORDON: C'est correct. Mais tout cela coûte de l'argent et jusqu'ici je n'ai entendu que des propositions de ne pas dépenser et j'essaye en fait de réduire nos dépenses. Les renseignements que nous avons indiquent que le service à Dorval est suffisant pour nos besoins, et je ne pense pas que nous

avons une enquête en cours ou une considération d'une gare commune qui serait dans tous les cas une proposition très coûteuse, et à notre avis pas nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume.

M. RHÉAUME: J'ai juste une question rapide d'éclaircissement. Ai-je bien compris, monsieur Gordon, que vous nous avez donné le chiffre de 43 millions de dollars comme étant le déficit total supporté cette année par le National-Canadien, dont 40 millions seraient dus à une perte sur le trafic des passagers?

M. GORDON: Oui, en effet.

M. RHÉAUME: Alors, monsieur Gordon, dans ce cas, cela explique la déclaration faite par le président de la *Western Canada Motor Coach Association*, à savoir que la réduction qui a eu lieu dans les prix des billets pour voyageurs du National-Canadien a été en fait subventionnée par ces compagnies.

M. GORDON: Non, et c'est justement l'inverse. Le fait que nous ayons pris certains de leurs voyageurs, en admettant que cela a eu lieu, aurait réduit le déficit.

M. RHÉAUME: Voulez-vous dire que, si vous n'aviez pas pris leurs voyageurs, vous auriez pu perdre 86 millions de dollars?

M. GORDON: Je vous ai dit que lorsque nous avons comparu devant la Commission royale notre estimation du déficit était de l'ordre de 50 millions de dollars. Depuis lors, grâce aux divers procédés d'encouragement du trafic voyageurs, y compris le «Rouge, Blanc, Bleu»—quoique pas uniquement ce dernier système mais conjointement avec d'autres méthodes adoptées—et en adoptant la même formule, nous estimons que notre déficit à l'égard des voyageurs a été réduit de 50 millions de dollars à environ 40 millions de dollars.

M. RHÉAUME: Ainsi en fait cela a économisé 10 millions de dollars aux contribuables.

M. GORDON: Oui, c'est le cas du déficit.

M. RHÉAUME: J'abandonne mes autres questions.

M. KENNEDY: Monsieur le président, avec tous mes respects à la race fondatrice de ce pays, les Indiens ont-ils toujours le privilège de voyager à moitié prix?

M. GORDON: Pas à ma connaissance. Ont-il jamais eu ce privilège? Y aurait-il quelqu'un ici du service voyageurs qui le sache. Cela ne m'est jamais venu à l'esprit. Je n'ai jamais su que cela existait.

M. KENNEDY: C'était le cas. Lorsque j'étais jeune, j'ai été pris pour un Indien.

M. GORDON: Alors vous nous devez de l'argent depuis tant d'années!

M. MILLAR: Mais il est devenu député et il voyage à présent gratuitement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Prittie.

M. PRITTIE: J'ai une seule question, monsieur le président. Au sujet du déficit sur le service voyageurs, est-ce que M. Gordon est au courant que l'une quelconque des grandes compagnies de chemins de fer des États-Unis qui fait fonctionner un service à longue distance, tel que la *Great Northern* et la *Union Pacific*, réalise des bénéfices sur ses services voyageurs?

M. GORDON: Je ne sais pas si l'une quelconque le prétend, à l'exception de...

M. DEMCOE: *Sante Fe.*

M. GORDON: La *Sante Fe* et aussi celle de Chicago.

M. DEMCOE: La *Chicago North Western.*

M. GORDON: Oui, deux le prétendent. Chicago a fait bien des choses concernant leur trafic immense desservant les banlieues, et j'ai lu récemment un

rapport dans lequel elle prétendait avoir balancé le déficit. A la longue, la *Sante Fe* est la seule qui, autant que je me rappelle, estime qu'elle réalise un profit sur le service voyageurs.

M. COWAN: Je sais que c'est un examen de l'exploitation du National-Canadien pour l'exercice 1963, mais vous traitez du service voyageurs et peut-être serait-ce le moment opportun pour que je pose une question, ou peut-être devrais-je attendre jusqu'à ce que nous arrivions aux «Perspectives» pour m'informer au sujet du service des banlieues de la région métropolitaine de Toronto, maintenant que le triage à buttes dans le township de Vaughan est presque achevé.

M. GORDON: Je pense que je pourrais tout aussi bien y répondre maintenant, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Il y a un comité qui examine très scrupuleusement, conjointement avec les employés de la région de Toronto, la meilleure solution au problème du service des banlieues de Toronto. Nous leur avons dit qu'aussitôt que nous aurons le triage à buttes en plein fonctionnement et une fois que notre ligne d'accès sera disponible de façon à contourner la ville, quelques-unes de nos lignes pourraient peut-être alors permettre d'introduire un nouveau genre de service pour les banlieues. Mais nous leur avons dit également que nous serions disposés à le faire pourvu que nous obtenions un prix ou un rendement qui couvrirait nos frais, et cette situation, comme je l'ai dit, fait l'objet actuellement d'un examen très scrupuleux pour aboutir à ce qu'ils désirent. Ils ne sont pas encore parvenus à établir ce qu'ils veulent, mais nous nous sommes engagés, aussitôt qu'ils nous auront fait part de leur désir, d'examiner la situation avec eux et de leur en communiquer le coût. Ils auront alors à se décider si ce prix pourrait être remboursé par les prix des billets ou si, à leur tour, ils seraient disposés d'apporter une certaine contribution, tel que cela a déjà été fait à certains endroits aux États-Unis.

M. COWAN: Quand fera-t-on fonctionner le nouveau triage à buttes du National-Canadien?

M. DEMCOE: Nous espérons l'avoir en fonction à l'automne.

M. COWAN: Cet automne?

M. DEMCOE: Oui, pourvu que les conditions climatiques nous permettent de terminer l'aménagement et le reste du travail.

M. GORDON: Mais sera-t-il alors en plein fonctionnement?

M. DEMCOE: Nous espérons l'avoir en plein fonctionnement.

M. COWAN: La région métropolitaine sera alors...

M. GORDON: Le gouvernement provincial a constitué ce comité en 1963 pour l'examen du transport régional et de la région métropolitaine de Toronto et cette étude est confiée à deux comités, le comité exécutif et le comité technique consultatif. Ils ont déjà travaillé énormément et plusieurs études ont été faites des possibilités financières de faire opérer un service rapide de banlieue sur les différentes lignes au fur et à mesure qu'elles deviennent disponibles. Beaucoup de travaux ont déjà été faits.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur Gordon, j'ai une question relativement aux passagers. Il y a, entre Québec et Chicoutimi un service voyageurs d'auto-rail ou rail-liner. La saison d'été ça va très bien, mais l'hiver, à cause des variations de température et de la neige, ce service accuse beaucoup de retard à l'horaire et l'entretien en est très coûteux. Étant donné que les moteurs sont placés sous la locomotive, c'est ce qui apparemment occasionnerait les retards, est-ce que c'est possible de remplacer ce train l'hiver par une locomotive et des

wagons-voyageurs, parce que vous sembliez, tout à l'heure, réduire le coût des dépenses pour le service-voyageurs?

(*Traduction*)

M. GORDON: Eh bien, je ne pourrais pas vous donner une réponse improvisée. Il faudrait qu'elle soit le résultat d'une étude.

M. DEMCOE: Nous avions dans le temps un triple service par semaine durant toute l'année, mais il semble qu'il n'y avait pas suffisamment de passagers pour le justifier et on l'a donc réduit au point de l'interrompre totalement à présent. A moins d'avoir suffisamment de passagers pour couvrir nos frais d'exploitation, je ne pense pas que nous rétablirons le service.

M. ROCK: J'ai une petite question. Je crois que je l'ai posée l'année passée. Y a-t-il des négociations en cours entre le National-Canadien et les autorités de la ville de Montréal pour que votre ligne du Nord soit cédée à la ville aux fins du métro souterrain?

M. GORDON: Oui.

M. ROCK: Parce que l'année passée vous aviez déclaré qu'il n'y en avait pas à ce moment-là.

M. GORDON: Il semble que vous ne lisez pas les journaux, autrement vous l'auriez remarqué.

M. ROCK: N'oubliez pas que je ne crois pas toujours ce que les journaux rapportent.

M. GORDON: Mais dans ce cas, monsieur Rock, les journaux ont publié ma déclaration et elle était citée; vous pouviez donc la croire. Nous avons organisé une réunion d'un comité de 18 ou 19 municipalités, y compris, je crois, la municipalité de Montréal, et nous leur avons donné tous les faits concernant notre service des banlieues de Montréal. Nous les avons prévenus que vers 1966 le service de banlieue aura atteint son point de saturation et nous ne serons pas capables de faire face aux demandes. Nous n'avons pas de moyens pour y remédier. Ceci étant, nous leur avons déclaré, qu'à notre avis, la meilleure solution technique serait de remplacer le chemin de fer desservant les banlieues par un service de transit rapide. Nous leur avons aussi fait remarquer que nous n'étions pas dans l'exploitation d'un réseau rapide et que nous n'estimons pas que cela soit de notre ressort. Nous avons également suggéré que, étant donné les circonstances ils feraient mieux de se constituer en un organisme pour examiner sur quelle base ils pouvaient organiser un réseau de service rapide conjointement avec toutes les municipalités. Nous avons obtenu un accord de principe. Elles ont convenu avec nous que le réseau de service rapide était la solution correcte. Elles ont aussi convenu que c'était leur responsabilité et qu'on devrait établir une certaine formule de contribution de la part de chaque municipalité intéressée. Elles ont formé leur propre comité. Tout ce que nous faisons, c'est de leur donner conseil. Ils ont engagé des conseillers qui sont présentement occupés à examiner la situation tout en admettant que vers 1966 un véritable problème se posera, parce que nous ne serons pas capables de transporter les gens avec cette ligne; il faudra par conséquent le faire durant les deux années prochaines, autrement on se trouvera en face d'une situation difficile.

M. ROCK: Vous faites allusion à la ligne du Nord?

M. GORDON: Je fais allusion à la ligne qui aboutit à la gare centrale et qui par la ligne du Nord passe par Saint-Eustache et continue. Nous leur avons dit que s'ils parvenaient à bien organiser ce réseau de service rapide, ils pouvaient compter sur nous pour leur faire une cession équitable de notre tunnel. En d'autres termes, nous sommes disposés à leur céder la ligne d'accès pour un service rapide et ils procèdent avec cette assurance.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Ma question—je regardais avec M. Demcoe l'horaire et il y a un train entre Québec et Chicoutimi, le numéro 62, qui marche aux horaires. L'hiver, ce train-là n'est pas adéquat pour les passagers, car il accuse du retard énorme à cause de la température. Je demande à M. Gordon si c'est possible de remplacer ce train-là, en hiver, par une locomotive diesel ou des wagons-passagers?

(*Traduction*)

M. GORDON: Cela faisait partie de la question déjà posée quant à savoir si oui ou non l'autorail pouvait être remplacé en hiver. Je n'ai pas entendu dire qu'il y avait trop de plaintes au sujet du retard à cet égard. Vous dites qu'il a eu de longs retards au sujet de l'autorail en hiver? Je n'en ai pas entendu parler.

M. DEMCOE: Je n'ai également pas entendu dire qu'il y avait des difficultés.

M. GORDON: Je ferai une enquête. Vous dites qu'il y a beaucoup de retards en hiver?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Comme ancien employé des chemins de fer, j'ai déjà travaillé sur cette ligne-là.

(*Traduction*)

M. GORDON: Permettez-moi d'ajouter qu'avec le temps qu'on a parfois à cet endroit, je suis enclin à croire que le train ordinaire des voyageurs pourrait aussi être retardé dans certains cas.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous d'accord sur le service-voyageurs?

Passons maintenant aux hôtels.

M. LLOYD: En ce qui a trait aux hôtels, monsieur Gordon, je crois que vous publiez à la page 11 du rapport les résultats nets de l'ensemble des hôtels qui totalisent une perte de $23,833. Pourriez-vous me donner le détail des pertes et des recettes?

M. GORDON: Voici les données: le Bessborough, perte nette, $142,672; le Charlottetown, $22,773; le Château Laurier, $206,425; le Fort Garry, $69,107; le Jasper Park Lorge, bénéfice, $173,627; le McDonald, bénéfice, $141,584; le Newfoundland, bénéfice, $186,897; le Nova Scotian, perte, $84,964. Ce qui signifie une perte de $23,833, comme il apparaît dans le rapport annuel.

M. LLOYD: Y a-t-il une raison spéciale qui justifie un tel changement au Nova Scotian? On y constate un écart de $203,000 sur l'année dernière.

M. GORDON: La raison la plus évidente, c'est qu'il y a eu une baisse marquée au chapitre de la location des chambres. En 1963, 61.3 p. 100 des chambres étaient occupées et en 1962, 66.1 p. 100.

M. LLOYD: Ce qui signifie une différence d'environ 3 p. 100.

M. GORDON: Non, de fait 4.8 p. 100.

M. LLOYD: Le Château Laurier, par exemple, enregistre une perte de $206,425 par rapport à 1962. C'est un écart de $60,000. Cela provient-il uniquement de la location des chambres ou d'un autre facteur?

M. GORDON: Bien entendu, le Château Laurier subit présentement toute une transformation, et à cause de notre système de comptabilité, plusieurs dépenses paraissent au chapitre des dépenses d'exploitation.

M. LLOYD: Le nombre de chambres louées a-t-il diminué au Château?

M. GORDON: En 1963, 60.4 p. 100 des chambres étaient louées et en 1962, 60.9 p. 100; ce qui fait presque la même chose. On y a fait pour $85,720 de

réparations majeures et celles-ci paraissent au compte ordinaire d'exploitation. Voilà ce qui apparaît dans le rapport annuel, quand on mentionne que les réparations majeures aux immeubles se sont élevées à $354,947 dont $85,700 sont imputables au Château Laurier.

M. LLOYD: Vous adoptez la coutume générale de porter au compte capital les frais de réparation et cela représente une recette au bout d'un certain nombre d'années ou adoptez-vous une certaine façon de procéder pour tenir compte des réparations?

M. GORDON: Voulez-vous lui expliquer notre méthode de comptabilité?

M. TOOLE: Nous portons au compte capital tous les ajouts ordinaires à la propriété, mais quand il s'agit de réparations, nous les mettons habituellement au compte ordinaire d'exploitation.

M. LLOYD: On retrouve dans votre rapport de 1963 un chapitre séparé groupant les réparations ordinaires aux immeubles, soit $354,947. Ce qui ne comprend pas les données en question?

M. TOOLE: Oui, c'est inclus dans le chiffre que je vous ai cité.

M. LLOYD: Ils sont répartis sur chacun?

M. TOOLE: Oui, et nous avons inclus le Nova Scotian. Les $186,796 reviennent au Nova Scotian.

M. LLOYD: $186,000 de réparations majeures?

M. TOOLE: Oui.

M. LLOYD: Quelle est la nature des réparations majeures au cours de l'année?

M. GORDON: Cela comprend tous les agrandissements. Quand nous avons agrandi le Nova Scotian, nous avons constaté en travaillant à l'intérieur que l'électricité et la plomberie de la vieille aile étaient en très mauvais état. Après avoir terminé l'ajout nous avons modernisé la vieille partie et voilà ce qui s'est élevé à $186,796.

M. LLOYD: La rénovation sera durable n'est-ce pas?

M. GORDON: Oh oui! Nous espérons qu'elle tiendra le coup pendant 25 ou 30 ans.

M. LLOYD: D'après ce que je constate, à moins qu'il y ait d'autres réparations principales qui ne soient pas encore faites, le Nova Scotian rapportera des recettes.

M. GORDON: Je l'espère. De plus, nous avons eu d'autres problèmes au Nova Scotian avec le mur extérieur du premier vieil immeuble; il a toujours retenu l'eau. C'est un concours de circonstances; nous n'avons mis aucun isolant pour empêcher l'eau de suinter à travers la pierre. Les grands vents et l'action du sel, ou je ne sais quoi d'autres, ont, avec les années, fait suinter les murs. Lors de certaines tempêtes, l'eau est entrée dans le vieil immeuble, et nous n'avons pas encore résolu le problème.

M. LLOYD: On a modifié la loi des boissons alcooliques en Nouvelle-Écosse, de façon à accorder des permis pour les bars-cabarets et autres salles semblables et vous en avez construit une dans le Nova Scotian qu'on appelle le «Chart Room».

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: C'est une dépense d'immobilisation ou une réparation majeure?

M. GORDON: Comment a-t-on procédé?

M. LLOYD: Ça fait trop longtemps pour que vous vous rappelliez.

M. TOOLE: Ce serait surtout un agrandissement. On a dû faire certaines affectations d'immobilisation pour construire, mais comme il s'agit de la transformation d'une partie, cela doit paraître dans notre comptabilité.

M. LLOYD: Je ne m'en souviens pas, mais pourriez-vous nous dire quand prendra fin l'entente au sujet de l'impôt conclue avec la ville d'Halifax?

M. VAUGHAN: En 1966, je crois.

M. LLOYD: Je voudrais ajouter ceci, simplement pour éclaircir le problème soulevé l'autre jour, lorsque M. Vaughan a informé le Comité que la loi accordant une exemption d'impôt à un hôtel concurrent, le Lord Nelson, motivait l'entente conclue avec Halifax. Aux fins des dossiers, je pense que nous devrions faire un redressement et ajouter que l'entente du Lord Nelson n'a jamais été conclue, parce que ce dernier ne remplissait pas les conditions qui sont strictes. En conséquence, quand les administrateurs du Lord Nelson (qui étaient nouveaux) ont adopté un nouveau programme, ils cherchaient à conclure une entente au sujet des impôts, mais ils n'ont pu obtenir qu'une évaluation modifiée. Je veux simplement signaler, comme M. Vaughan l'a laissé entendre, que, parce que cela se produisait, le Nova Scotian avait le droit de chercher à obtenir des privilèges semblables. C'est juste. Ce qui m'amène à poser la question suivante. Si c'est bien ce qui s'est passé, la société des chemins de fer pense-t-elle faire de nouvelles démarches au sujet des impôts qu'elle doit payer à la ville d'Halifax, vu qu'on n'a jamais conclu l'entente avec le Lord Nelson?

M. GORDON: Voilà un raisonnement qui m'échappe.

M. VAUGHAN: Il s'agit d'un raisonnement: à la suite de cela, donc à cause de cela!

M. GORDON: C'est un pur exercice de logique. L'aide au Lord Nelson, qu'on avait auparavant consenti à accorder, ne s'est pas révélée nécessaire, parce qu'entre-temps le Nova Scotian avait commencé à agrandir.

M. LLOYD: Je ne crois pas que ce soit tout à fait juste, car, par la suite, on a construit un autre hôtel de 100 chambres dans le cœur de la ville. Je ne veux pas entrer dans tous les détails. Je me contente de ce qu'en 1966, d'après le renseignement que vous m'avez fourni, vous ferez d'intéressantes négociations avec la ville d'Halifax, conformément à ce que vous nous avez auparavant conseillé de faire.

M. VAUGHAN: Je veux éclaircir un point. Je ne veux pas laisser une fausse impression. Je croyais que vous m'aviez demandé à quelle date notre entente avec la ville d'Halifax expirait, et j'ai répondu 1966. C'est exact. Toutefois il y a une autre entente qui, je crois, date de 1961 et doit se terminer dix ans plus tard.

M. LLOYD: L'entente actuelle se termine en 1966.

M. VAUGHAN: L'entente générale ne concernant pas la propriété se termine en 1966. Mais l'entente relative à l'hôtel même expire en 1971.

M. LLOYD: Vous dites 1961 et 1971.

M. VAUGHAN: Oui.

M. LLOYD: Merci. Monsieur Gordon, je crois qu'on a fait des réparations majeures au Charlottetown, au cours de l'année dernière, n'est-ce pas?

M. GORDON: Nous avons fait quelques réparations, en effet.

M. LLOYD: Pouvez-vous nous en donner un aperçu?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Pendant que M. Gordon consulte les données, permettez-moi de vous signaler que j'ai appris, il y a quelque temps, que les microphones sont reliés de quelque façon à l'interprétation.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. LLOYD: Ainsi quand on fait un aparté, enregistrent-ils ce qui n'est pas officiel?

Le PRÉSIDENT: Je l'ignore.

M. HORNER (*Acadia*): J'espère que mes observations ne sont pas enregistrées sur bande.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela survient seulement lorsque le technicien tourne le commutateur.

M. GORDON: En 1963, cela s'est élevé à $37,202.

M. LLOYD: On a vendu le Charlottetown entre-temps?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: L'a-t-on vendu après l'année financière en question?

M. GORDON: Oui, la vente véritable est publique. Présentement, on n'a pas terminé toutes les négociations, parce que la remise de toutes nos ventes se fera le 1er novembre de l'année. En d'autres termes, nous terminerons la saison actuelle avant de rendre la propriété.

M. LLOYD: En ce qui concerne le Charlottetown, comment vous en êtes-vous défait? Avez-vous demandé des soumissions publiques?

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Avez-vous demandé des offres?

M. GORDON: Non.

M. LLOYD: Un acheteur éventuel s'est-il présenté?

M. GORDON: Oui, je crois que je peux vous résumer brièvement ce qui s'est passé. C'est survenu comme il suit: il y a quelques années le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard est entré en contact avec nous pour nous demander, en prévision des fêtes du centenaire, d'agrandir l'hôtel de Charlottetown et plus spécialement les salles communes. Nous avons étudié la question très attentivement et nous avons conclu que les frais d'agrandissement des salles communes ne pouvaient se justifier d'aucune façon et que l'hôtel ne pouvait les endosser. Nous avons alors averti le premier ministre que, du point de vue économique, nous ne pouvions pas l'entreprendre malgré la perspective du centenaire. Bien entendu, il s'est montré très déçu et l'affaire en est restée là.

Toutefois, l'an dernier, je crois, on nous a demandé de rencontrer un acheteur éventuel que le gouvernement nous a présenté.

M. LLOYD: Qui vous l'a présenté?

M. GORDON: Le gouvernement.

M. LLOYD: Vous parlez du gouvernement de la Nouvelle-Écosse?

M. GORDON: De l'Île du Prince-Édouard.

M. LLOYD: Oui, le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard. Je m'excuse.

M. GORDON: Un ministre du cabinet nous a prié d'entrer en contact avec un acheteur éventuel et il nous a demandé si l'hôtel était à vendre. J'ai répondu que l'hôtel n'était pas à l'encan, mais que nous serions prêts à discuter avec toute personne qui aurait une bonne raison de l'acheter et que nous discuterions du prix avec elle. Ce qui nous a amené à rencontrer un représentant de l'*Island Development Company Limited*. Le gouvernement nous a alors appris que l'*Island Development Company Limited* recevait l'appui du gouvernement quant à l'étude des plans et la participation à l'embellissement de l'île. En d'autres termes, c'est une société privée qui ne reçoit aucune subvention du gouvernement de l'Île du Prince-Édouard. On nous a appris que la société avait l'appui entier du gouvernement, puisqu'elle s'appliquerait surtout à stimuler l'industrie du tourisme venant du continent, ainsi que tout ce qui s'y rapporte. Par conséquent, le gouvernement se montrerait très heureux si nous pouvions nous entendre avec elle. Voilà ce qui a fait démarrer les discussions qui ont duré pendant une assez longue période.

M. LLOYD: On n'a pas demandé à d'autres concurrents de discuter de la propriété?

M. GORDON: Quand la nouvelle s'en est répandu, comme il arrive dans des cas semblables, un homme a communiqué avec nous il y a peu de temps et nous a demandé si nous étions prêts à recevoir une offre. A ce moment, les discussions étaient si avancées que nous avons décliné sa demande.

M. LLOYD: Je suppose qu'en ce qui concerne le commerce de l'hôtel, qu'il n'y a pas beaucoup de clients de toute façon.

M. GORDON: En effet. De fait, je peux bien vous confier qu'il y a quelques années une personne qui s'y connaît très bien en hôtellerie a visité le Charlottetown; j'ai essayé de l'intéresser à l'affaire. Après l'avoir bien examiné, il m'a répondu qu'il n'y placerait même pas un seul dollar, mais que si nous étions prêts à le lui donner et peut-être à le payer pour l'administrer, il serait intéressé.

M. LLOYD: N'avez-vous jamais, en aucun temps, tenté de trouver si plus d'une personne n'aurait pas été intéressée à offrir un prix pour cet hôtel?

M. GORDON: Non, pour autant que je sache.

M. LLOYD: Comment procédez-vous pour la vente d'un hôtel?

M. GORDON: Nous cherchons des intéressés parmi les gens qui s'occupent déjà de l'industrie hôtelière.

M. LLOYD: En d'autres termes, vous annoncez vos hôtels à vendre et demandez des offres à un groupe déterminé d'acheteurs possibles?

M. GORDON: Nous n'avons trouvé aucun intéressé.

M. LLOYD: Voyons maintenant, à l'autre bout du pays, le cas de l'hôtel Vancouver. Je crois que cet hôtel est maintenant administré selon le système de l'agence Hilton?

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Cet hôtel est exploité conformément à un accord administratif; n'est-ce pas?

M. GORDON: En effet.

M. LLOYD: Dans ce cas particulier, avez-vous fait un certain effort pour vous départir de l'hôtel?

M. GORDON: Non. La situation là n'est pas la même. Tout d'abord, cet hôtel a été construit en 19... quelle était la date?

M. VAUGHAN: La construction fut terminée en 1939.

M. GORDON: La construction de cet hôtel débuta vers 1930 et, à cause de la crise économique, on dû cesser la construction alors que l'hôtel était à moitié terminé. L'hôtel est demeuré ainsi quelques années. Ensuite, il y eut une discussion entre la direction du Pacifique-Canadien et celle du National-Canadien du temps; il y eut alors un accord par lequel le Pacifique-Canadien acceptait de fermer son propre hôtel Vancouver qu'il avait à Vancouver. Il y a eu un accord conjoint pour l'exploitation de cet hôtel. Je n'ai jamais cru que cet accord était profitable. A mon avis, il favorisait une partie au détriment de l'autre. Pendant plusieurs années, j'ai tenté de faire reconnaître au Pacifique-Canadien que cet accord n'était pas juste. A preuve, tout investissement de capital pour l'amélioration ou la réfection de l'hôtel devait, selon l'accord, s'effectuer aux frais du National-Canadien seulement; cependant, l'exploitation de l'hôtel revenait en parts égales aux deux compagnies. Par conséquent, nous devions payer toutes les principales améliorations, tout en ne recevant que la moitié des avantages qui en provenaient. Nous avons donc résolu de réduire les améliorations importantes. L'aspect général ainsi que l'entretien de l'hôtel a donc souffert des diminutions pendant quelques années. Après bon nombre d'années, le Pacifique-Canadien et nous-mêmes en sommes venus à une entente, selon laquelle nous leur vendrions notre part de l'hôtel ou nous achèterions la leur. D'un commun accord, nous avons alors accepté de déterminer ce que chaque partie était prête à payer à l'autre. Nous avons finalement acheté leur part.

M. LLOYD: Vous êtes donc maintenant propriétaires de l'hôtel?

M. GORDON: Nous sommes maintenant les seuls propriétaires de cet hôtel. C'est la propriété entière du National-Canadien. Cela fait, nous avons alors cherché la meilleure façon de faire la réfection de l'hôtel et la meilleure administration que nous pouvions trouver. Connaissant déjà par expérience l'agence Hilton, qui administrait déjà pour nous à Montréal, et après avoir pris connaissance de leur proposition, nous avons décidé d'étendre notre engagement avec eux de façon à y inclure l'hôtel Vancouver.

M. LLOYD: Vous n'avez pas invité d'autres agences d'hôtellerie à vous soumettre des propositions?

M. GORDON: Non. De fait, à vrai dire, nous les avons refusées. Nous avons reçu des offres d'agences canadiennes, mais aucune n'est en mesure de rivaliser avec l'agence Hilton, d'envergure mondiale. Nous connaissons leur type d'administration et nous en sommes satisfaits. Nous avons décidé que c'était le choix le plus judicieux. Cet arrangement avec l'agence Hilton nous donne accès à toute la clientèle desservie par cette agence dans le monde entier. Leurs affiliations dans le monde entier ne sont égalées par aucune autre agence. C'est la raison qui a motivé notre décision.

M. LLOYD: Conformément à cette entente, vous devez entretenir le bâtiment.

M. GORDON: Oui.

M. LLOYD: Vous êtes responsables pour toute modification importante raisonnable qui peut être entreprise périodiquement?

M. GORDON: Absolument.

M. LLOYD: Vous devez fournir les fonds?

M. GORDON: Absolument.

M. LLOYD: J'imagine que, puisqu'il louent l'exploitation, ils doivent assumer toutes les taxes municipales à Vancouver?

M. GORDON: Oui, j'imagine qu'il en est ainsi.

M. LLOYD: S'agit-il d'un bail à long terme ou à court terme pour cette administration?

M. GORDON: Ceci n'est pas tout à fait décidé. Nous nous sommes entendus pour que ce bail se termine en même temps que celui de l'hôtel Reine Élisabeth. Ceci veut dire un bail d'administration d'une durée de quinze ans à compter du début, soit en 1957.

M. VAUGHAN: 1958.

M. GORDON: Le bail a commencé en 1957 ou en 1958. Actuellement, les deux situations sont synchronisées, mais il nous est loisible de prolonger le bail pour les deux hôtels.

M. LLOYD: Y a-t-il actuellement des négociations pour la vente du Château Laurier?

M. GORDON: Voulez-vous parler de négociations actuellement en cours pour la vente de cet hôtel?

M. LLOYD: Oui.

M. GORDON: Non, monsieur.

M. LLOYD: Conformément à l'accord de vente que vous avez pour la vente de l'hôtel Charlottetown, comptez-vous recouvrer les frais de dépréciation nette ou bien comptez-vous faire même mieux que cela?

M. GORDON: Oui, nous comptons recouvrer les frais de dépréciation nette.

M. LLOYD: Vous comptez recouvrer les frais de dépréciation nette?

M. GORDON: Nous espérons recouvrer ces frais.

M. LLOYD: Vous vous attendez de recouvrer le coût originaire moins la dépréciation?

M. GORDON: Nous croyons recouvrer ces coûts moins la dépréciation, oui.

M. LLOYD: Avez-vous vendu d'autres hôtels?

M. GORDON: Oui, je crois que nous avons vendu un certain nombre d'hôtels, il y a quelques années.

M. LLOYD: Merci, monsieur Gordon.

M. GORDON: Merci.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais poser une ou deux questions à M. Gordon.

M. GORDON: Pourrais-je d'abord avoir le privilège de consigner cette déclaration au compte rendu. Le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard a dit dans une déclaration publique, entre autres choses:

> Nous comprenons pleinement et acceptons la décision du National-Canadien d'admettre une offre de I.D.C.

M. LLOYD: J'ai une dernière question. Avez-vous une certaine part dans les fonds de l'agence Hilton?

M. GORDON: Voulez-vous dire dans leur propre exploitation?

M. LLOYD: Oui. A Vancouver, par exemple, avez-vous de quelque façon fourni un certain montant pour l'exploitation?

M. GORDON: Dans le sens où vous l'entendez, oui, nous les avons aidé en fournissant le bâtiment; nous ne leur avons cependant pas fourni de fonds pour l'exploitation de l'hôtel comme telle.

M. LLOYD: Vous n'avez absolument pas fourni d'autres apports que le bâtiment qui était déjà construit?

M. GORDON: Absolument. Ils avaient leurs propres fonds.

M. LLOYD: Vous avez cependant maintenu le bâtiment en état d'être habité?

M. GORDON: Oui.

M. PRITTIE: Et, vous payez pour le réaménagement?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Relativement à l'exploitation de l'hôtel Vancouver, j'imagine que votre placement rapporte un bon intérêt?

M. GORDON: Oui, en effet.

M. HORNER (*Acadia*): Vous empruntez donc de l'argent du gouvernement et obtenez là un bon taux d'intérêt sur votre placement?

M. GORDON: Voici, dans l'entente, lorsque nous envisageons le bénéfice net, nous calculons le montant de nos intérêts, la dépréciation ainsi que d'autres frais particuliers.

M. HORNER (*Acadia*): Comment peut-on fonctionner à perte lorsqu'il s'agit d'un bail?

M. GORDON: Une perte pour nous?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, et je me réfère à l'hôtel Vancouver. On indique ici une perte pour cet hôtel.

M. GORDON: Oui, mais c'est avant que nous ayons confié l'administration de l'hôtel Vancouver à l'agence Hilton. Il y avait perte quand nous exploitions l'hôtel nous-mêmes. Vous regardez présentement les chiffres de 1963.

M. HORNER (*Acadia*): Je présume que vous avez maintenant d'une certaine façon un profit assuré pour l'exploitation de l'hôtel Vancouver.

M. GORDON: J'espère qu'il en sera ainsi, mais cela dépendra des registres de la nouvelle administration Hilton. Je ne m'attends pas qu'il y ait profit dans un bref délai, mais lorsque l'hôtel aura acquis un cachet moderne grâce à leur excellente administration, je crois que nous aurons un profit. Toutefois, il faudra attendre encore quelques années.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, d'après l'entente, vous aurez un pourcentage des profits?

M. GORDON: Du bénéfice net, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Cela ne constitue aucunement une garantie.

M. GORDON: Non; c'est un pourcentage du bénéfice net.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, vous leur en avez donné l'exploitation, sans qu'ils n'aient de capitaux à investir eux-mêmes?

M. GORDON: Sauf le capital requis pour l'exploitation comme telle.

M. HORNER (*Acadia*): Sauf le capital requis pour l'exploitation comme telle?

M. GORDON: Oui. L'agence Hilton procède ainsi à travers le monde entier, vous savez, et nous avons avec eux une entente comme ils n'en ont conclu avec nul autre. En d'autres termes, ils nous accordent un pourcentage plus élevé des profits.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne vous occupez donc pas des craintes que M. Walter Gordon a de l'emprise des Américains ou d'autres considérations semblables?

M. GORDON: Je doute que ce facteur ait quelque influence ici. Nous avons conclu avec une compagnie d'envergure mondiale une entente avantageuse; c'est ce qui compte. Souvenez-vous que c'est *Hilton of Canada* qui exploite cet hôtel. Hilton a constitué une compagnie sous la raison sociale de *Hilton of Canada Limited,* dans le but de surveiller son exploitation au Canada; c'est avec cette compagnie que nous traitons. L'accord contient plusieurs stipulations, dont l'une entre autres exige que 95 p. 100 des employés soient des Canadiens.

M. HORNER (*Acadia*): Cela vaut également pour l'industrie pétrolière d'Alberta; 95 p. 100 des employés de cette industrie sont des Canadiens.

M. GORDON: Cependant, est-ce garanti que cela demeurera ainsi?

M. HORNER (*Acadia*): Non, mais c'est cependant ce qui se produit actuellement. Les Américains contrôlent cette industrie avec 67 p. 100 des parts. C'est du moins ce qu'on nous dit.

M. ROCK: Mais les Américains ne sont pas propriétaires de l'hôtel Vancouver.

M. HORNER (*Acadia*): Non, mais ils ont l'usage d'une entreprise, dont le gouvernement canadien a la propriété.

M. GORDON: Nous avons sur leurs profits la part que nous avons stipulée. Ainsi, nous retirons de cet hôtel plus que nous ne l'aurions fait en l'exploitant nous-mêmes.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous offert à Hilton d'autres hôtels que vous exploitez à perte?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous offert par exemple le Château Laurier à Hilton?

M. GORDON: Non. J'y ai songé, mais j'ai cru qu'il serait plus prudent d'attendre, anfin de voir comment les choses iraient.

M. HORNER (*Acadia*): Le Château Laurier à Ottawa représente une perte continuelle. N'ai-je pas raison sur ce point?

M. GORDON: Non, le Château Laurier n'a pas toujours fonctionné à perte.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne l'exploitez pas toujours à perte, mais à la fin de chaque année vous y avez continuellement un déficit.

M. GORDON: Il faudra que je vois à cela.

M. HORNER (*Acadia*): Je me fonde sur une observation que vous aviez soumise à un comité antérieur il y a quelques années.

M. GORDON: Ai-je dit cela au sujet du Château?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GORDON: Si j'ai dit cela, je devais avoir raison de le dire. Si j'hésite maintenant, c'est que je n'ai pas les chiffres devant moi. Il y a eu des années où nous avons fait un profit.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu d'années où vous avez fait des profits; je dis que la plupart des années, vous n'avez pas fait de profit.

M. GORDON: Oui. Voici les chiffres maintenant. J'ai un tableau qui indique que le Château Laurier a été exploité à perte en 1962, en 1961 et en 1960 mais il a rapporté des profits en 1959. En 1959, le Château Laurier a rapporté un bénéfice de $77,443 et je consigne cela compte rendu en 1964.

M. HORNER (*Acadia*): Une année sur quatre. C'est suffisant. C'est à peu près ce que je pensais; la plupart du temps, il fonctionne à perte.

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous n'avez pas songé plus sérieusement à en confier l'administration à *Hilton of Canada*?

M. GORDON: Si, j'ai considéré longuement et attentivement cette possibilité, mais j'ai décidé que pour des motifs psychologiques, il n'était peut-être pas encore temps d'agir ainsi, il était peut-être encore trop tôt pour confier cet hôtel à Hilton.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que pour des motifs psychologiques, vous avez décidé qu'il n'est probablement pas opportun de confier cet hôtel à Hilton à ce moment en particulier. Pourriez-vous nous donner de plus amples détails?

M. FISHER: Il serait superflu qu'il s'étende sur la question maintenant.

M. GORDON: Je crois que c'est assez clair.

M. HORNER (*Acadia*): Cela me paraît très évident, mais je désire qu'on consigne au compte rendu pourquoi Hilton ne peut pas prendre l'administration du Château Laurier, juste ici au pied de la Colline, alors qu'il peut prendre l'administration d'un autre hôtel à deux ou trois mille milles d'ici à Vancouver. Admettez-vous que ce serait très différent, si Hilton pouvait assumer la gestion des deux hôtels?

M. GORDON: A Vancouver, les circonstances étaient de nature à amener quasi nécessairement une entente avec Hilton. Vous étiez ici lorsque j'ai expliqué notre situation avec le Pacifique-Canadien. Nous avions une entente absolument insatisfaisante avec eux. Nous avons procédé de façon à en sortir, parce qu'il était grandement temps d'en venir à une entente pour la réfection de l'hôtel par l'instauration d'une nouvelle administration. De plus, précisément parce qu'il était situé à Vancouver, cet hôtel répondait très bien aux besoins de Hilton, agence d'envergure mondiale. Hilton était beaucoup plus intéressé à l'hôtel Vancouver qu'au Château Laurier parce que ce dernier n'a pas le même attrait à cause de sa situation.

M. HORNER (*Acadia*): Mais, la situation serait entièrement différente en ce qui concerne ces deux endroits.

M. GORDON: De même que l'état des affaires.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne me suis pas enquis de l'état des affaires, mais bien plutôt de l'ambiance psychologique; elle serait entièrement différente dans ces deux endroits.

M. GORDON: Je ne crains pas de dire, même de consigner au compte rendu, si vous le désirez, que je prédirais un rebondissement extraordinaire de l'opinion publique si nous confiions l'administration du Château Laurier à Hilton.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne crains pas d'être d'accord sur ce point non plus.

M. GORDON: J'en suis persuadé. Nous devons décider si l'accroissement des profits vaut ce rebondissement de l'opinion publique, et, présentement, je ne crois pas que tel soit le cas.

M. HORNER (*Acadia*): Éloignons-nous donc des édifices du Parlement, tout en poursuivant les exploitations de l'agence Hilton. Vous avez perdu de l'argent presque toutes les années n'est-ce pas avec le Bessborough de Saskatoon?

M. GORDON: Oui. Mais j'aimerais tout d'abord souligner un autre fait au sujet du cas de Vancouver. Lorsque nous avions conclu avec Hilton l'accord relatif à l'hôtel Reine Elisabeth, une des particularités de cet accord comportait pour Hilton un engagement à ne pas ouvrir d'hôtel à tous les endroits où nous en avions un nous-mêmes. Ils avaient accepté de ne pas nous faire concurrence sauf pour Vancouver qu'ils s'étaient réservé. Nous nous trouvions donc face à cette situation, où il n'était pas du tout impossible que Hilton construise un hôtel là; or, nous avons décidé de ne pas nous faire concurrence, mais bien plutôt d'unir nos forces pour notre intérêt commun à Vancouver.

M. HORNER (*Acadia*): Autrement dit, vous ne croyez pas à la concurrence?

M. GORDON: Oui?

M. HORNER (*Acadia*): Les monopoles sont d'excellentes choses.

M. GORDON: Cependant, vu que nous étions déjà étroitement liés avec Hilton, nous avons jugé qu'il était plus censé d'unir nos forces que de faire concurrence à cet endroit.

M. HORNER (*Acadia*): Revenons au cas du Bessborough, à Saskatoon; il s'agit encore d'un hôtel avec lequel vous avez perdu de l'argent la plupart des années.

M. GORDON: En effet.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous tenté d'en confier l'administration à Hilton?

M. GORDON: Il y a deux ou trois ans, Hilton a fait pour nous une analyse rigoureuse de chacun de nos hôtels. Nous avons eu recours à leurs services comme consultants, et en tant que tels, nous leur avons demandé d'effectuer une revue de la situation de chacun de nos hôtels. Nous leur avons demandé deux choses. Nous leur avons demandé de nous dire primo, comment chaque hôtel pourrait être amélioré et, secundo, à quels hôtels ils seraient intéressés. Dans leur rapport, ils ont particulièrement indiqué qu'ils ne seraient pas intéressés à l'hôtel Bessborough, parce qu'ils ne voyaient pas comment on pourrait l'exploiter de façon rentable.

M. HORNER (*Acadia*): Cela aura un effet sur la situation économique?

M. GORDON: Non. La concurrence s'est accrue de façon gigantesque à Saskatoon. Il y a maintenant toute une section de motels d'un type tel que les hôtels ont vu leurs affaires considérablement réduites. Un de ces motels est précisément situé juste en face de l'hôtel Bessborough.

M. HORNER (*Acadia*): Ce même phénomène peut être remarqué à travers tout le Canada. Le nombre et la qualité des motels s'accroissent rapidement.

M. GORDON: Non, pas de façon aussi frappante que nous l'avons remarqué à Saskatoon. En plus de cela, le Bessborough n'est pas en mesure de faire concurrence. De toute façon, le marché n'était pas à la mesure du Bessborough; la construction du motel a touché le Bessborough beaucoup plus qu'elle n'aurait atteint un hôtel dans une plus grande ville.

M. HORNER (*Acadia*): Ce rapport annuel indique certaines tendances où vous voulez imiter le Pacifique-Canadien et d'autres où vous semblez vous écarter de leur ligne de conduite.

M. GORDON: Même si nous voulons adopter certains principes du Pacifique-Canadien en ce qui a trait à l'économie et l'administration, ceci ne veut pas dire pour autant que nous voulions imiter en tout cette compagnie.

M. HORNER (*Acadia*): Vous suivez donc les tendances du Pacifique-Canadien quand ça plaît à vos idées et, d'autre part, quand vous n'êtes pas d'accord avec eux, vous allez à l'opposé.

M. GORDON: Non, il n'en est pas ainsi. Je serais très heureux que nous disposions de tous nos hôtels. Je ne vois pas pourquoi les chemins de fer doivent s'occuper d'hôtellerie. J'estime que ce temps est révolu.

M. HORNER (*Acadia*): Ainsi que pour le camionnage!

M. GORDON: Nous faisons de notre mieux pour conserver nos positions dans l'hôtellerie. Ces hôtels ont été construits à une époque où il était de bonne guerre d'avoir des hôtels, afin de promouvoir les voyages par train.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce le cas de l'hôtel Reine Élisabeth à Montréal?

M. GORDON: Je ne crois pas que le succès de l'hôtel Reine Élisabeth soit surtout attribuable à la clientèle amenée par les trains. Cet hôtel obtient un succès formidable parce qu'il est pourvu de toutes les facilités pour les grandes conventions; on a créé une nouvelle ambiance, un nouvel entourage pour les hôtels de façon générale. C'est là la clé de leur succès qui n'a pas beaucoup à voir avec la clientèle des passagers de nos trains.

M. HORNER (*Acadia*): Ce succès a aussi très peu à voir avec Hilton.

M. GORDON: Très peu à voir avec Hilton?

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. GORDON: Je dirais que ce succès est dû dans une proportion de 100 p. 100 à Hilton.

M. HORNER (*Acadia*): Autrement dit, vous croyez que nul autre aurait pu administrer cet hôtel?

M. GORDON: Je suis persuadé qu'aucune autre organisation s'occupant de l'exploitation d'hôtels aurait pu tirer du Reine Élisabeth le même succès que Hilton; et, quiconque se connaissant dans l'hôtellerie sera d'accord avec moi sur ce point.

M. HORNER (*Acadia*): Dans le même ordre d'idées, diriez-vous que le gouvernement canadien devrait aller aux États-Unis pour vous trouver un remplaçant?

M. GORDON: Je ne crois pas devoir répondre à cela.

M. HORNER (*Acadia*): Néanmoins, c'est dans le même ordre d'idées.

M. GORDON: Ceci est tout à fait faux. Je me suis efforcé de faire comprendre qu'une des raisons du succès de Hilton réside dans le fait que c'est la seule agence à posséder une association d'hôtels d'envergure mondiale d'un type tel qu'ils peuvent se présenter à nous comme une maille dans cette chaîne capable d'apporter une clientèle que nous n'aurions pas autrement. Par exemple, le succès du Reine Élisabeth est dû à leur capacité d'attirer des conventions. Si nous avions voulu attirer des conventions, il nous aurait fallu établir des organismes de conventions dans la plupart des grands centres américains et encore là, nous n'en aurions eu qu'un nombre infime. Bien plus, en ce qui a trait aux conventions et plus spécialement dans le domaine des grandes conventions, on signe des contrats pour dix, douze et quinze ans d'avance. Le succès de Hilton est précisément dû au fait qu'il est en mesure d'offrir aux conventions un choix de plusieurs endroits répartis à travers le monde. Montréal étant une maille dans la chaîne, devient attrayant pour les grandes conventions à

un point tel que nous ne serions jamais en mesure d'atteindre si nous exploitions nos hôtels de façon indépendante. C'est grâce à son type d'organisation sans pareil ainsi qu'à sa façon bien particulière de faire des affaires que Hilton a fait, comme je l'ai dit, un éclatant succès de l'hôtel Reine Élisabeth.

M. ROCK: Assez, d'accord.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne suis pas d'accord. Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne l'hôtel Fort Garry à Winnipeg, s'agit-il d'un autre avec lequel vous avez perdu de l'argent ces années-ci?

M. GORDON: Nous y avons perdu de l'argent. Cette analyse de quatre ans indique que nous avons exploité l'hôtel Fort Garry à profit en 1959, mais que nous y avons perdu de l'argent en 1960, 1961 et 1962. C'est la même chose qu'avec l'hôtel Bessborough, apparemment...

M. HORNER (*Acadia*): La plupart des années, vous avez perdu de l'argent avec celui-ci également. Avez-vous des offres par des acheteurs sérieux pour ces hôtels?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Et Hilton n'a été intéressé par aucun de ces hôtels?

M. GORDON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Je me suis rendu compte de cela par votre observation.

M. GORDON: Non, mon observation avait trait au Bessborough. J'ai dit que le Bessborough est un hôtel qu'ils ne voudraient pas prendre; et, un autre qu'ils ne prendraient à aucun prix est le Charlottetown. Je ne puis me rappeler ce qu'ils ont dit du Fort Garry; mais je suis porté à croire que le Fort Garry les aurait intéressés à condition que nous y apportions plusieurs changements, des constructions, etc. Nous avons actuellement un vaste programme en cours pour le Fort Garry.

M. HORNER (*Acadia*): Pour l'hôtel Vancouver, vous devez bien vous occuper de l'entretien et des travaux de réparation, conformément à votre bail avec Hilton?

M. GORDON: Non, les frais des travaux d'entretien sont ajoutés aux dépenses d'exploitation; ils sont donc déduits des recettes avant qu'on effectue le partage des profits nets.

M. HORNER (*Acadia*): Et pour les travaux de réparation?

M. GORDON: On procède différemment selon qu'il s'agit de frais de nature capitale ou de frais d'exploitation. Il faut encore ici se référer à la formule de comptabilité de l'hôtel. S'il s'agit d'une dépense d'ordre capital, nous fournissons l'argent et les intérêts sur notre mise de fonds sont évidemment déduits des profits qui nous reviennent. Mais on inscrit au compte des frais d'exploitation tous les frais d'entretien, comme le coût de l'exploitation, on tient compte de tout cela avant d'arriver à la division du bénéfice net.

M. HORNER (*Acadia*): Ainsi, il est donc logique de présumer que si vous devez subir les dépenses d'ordre capital, c'est vous qui devrez payer les taxes? Ou bien, qui les paie?

M. GORDON: Ls taxes sont considérées comme des frais d'exploitation.

M. HORNER (*Acadia*): Ils sont considérées comme des frais d'exploitation?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Dans le présent cas, Hilton payerait donc les taxes à même les recettes de l'hôtel Vancouver?

M. GORDON: Absolument.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous nous dire, et peut-être pourrions nous trouver ce renseignement dans votre rapport, quelles sont vos recettes provenant de l'hôtel Reine Elisabeth, les recettes directes de Hilton et vos frais d'exploitation dans cet hôtel relativement à l'entretien générale?

M. GORDON: Les chiffres pour le Reine Elisabeth apparaissent ici.

M. HORNER (*Acadia*): Ceci est votre profit net?

M. GORDON: C'est le profit net, en effet.

M. HORNER (*Acadia*): On n'indique pas le revenu brut que vous avez obtenu?

M. GORDON: Nous ne recevons rien du revenu brut. Le revenu brut va à Hilton qui en déduit les frais pour arriver au profit net.

M. HORNER (*Acadia*): Je voulais parler du revenu brut que vous retirez de *Hilton of Canada*. Je comprends facilement que ce n'est que quelque peu supérieur à votre revenu net.

M. GORDON: Eh bien, oui; nous n'aurions à déduire de cela que les frais de nos propres intérêts, n'est-ce pas?

M. TOOLE: Les frais de dépréciation et d'amortissement.

M. GORDON: Oui, la dépréciation et l'amortissement de notre outillage.

M. HORNER (*Acadia*): L'hôtel Jasper en est un qui a été suffisamment rentable et a été exploité de façon profitable ces dernière années.

M. GORDON: Non, les choses se sont améliorées ces dernières années, mais il y a eu des années où nous y avons subi des pertes considérables.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, mais ces dernières années, vous y avez très bien réussi. Y a-t-il eu dernièrement un réaménagement?

M. GORDON: Oui, un réaménagement très considérable. Vous devez vous rappeler que cet hôtel a été construit en 1923 et, par conséquent, un bon nombre des cabines devait être remplacé. Vous pouvez aussi vous rappeler qu'un incendie a causé de lourdes pertes à l'hôtel Jasper il y a quelques années.

M. RHÉAUME: Monsieur Gordon, en guise de commentaire relativement à tout le sujet de l'hôtellerie, je me bornerai à faire une déclaration. Je fais cette déclaration ici parle que je ne puis voir sous quel autre titre je pourrais la faire et j'aimerais avoir vos commentaires. Ma déclaration se rapporte au Château Laurier, plus particulièrement de l'insuffisance du service dans le bar de cet hôtel.

M. GORDON: Insuffisance?

M. RHÉAUME: L'insuffisance, en effet. Quand je voyage, je mets beaucoup de temps à rechercher les bons endroits où prendre un verre au Canada, et permettez-moi de vous informer que le service au lounge du Château Laurier est le pire au Canada. Comme je l'ai déjà dit, en tant que flâneur et pour d'autres raisons, je m'applique à visiter les bars du Canada et (je n'exprime pas seulement une opinion personnelle, car j'en ai discuté avec plusieurs personnes) je me demande s'il s'y rattache un problème spécial parce que ce bar se trouve dans la capitale? A-t-on déjà attiré votre attention sur le fait?

M. GORDON: Je n'ai jamais entendu de commentaire semblable, mais certes j'en toucherai mot au directeur. Nous avons fait plusieurs transformations à l'hôtel et cela peut avoir engendré les problèmes de service qui sont survenus dernièrement.

M. RHÉAUME: Je vous dis cela parce que, peu importe l'heure, que ce soit à l'heure du cocktail ou au milieu de l'après-midi (si l'on ne veut prendre qu'un petit stimulant) il est impossible de s'y faire servir.

M. FISHER: Aux fins des dossiers, permettez-moi de dire que je n'ai jamais eu à me plaindre du Château Laurier.

M. RHÉAUME: M. Fisher a été satisfait; permettez-moi d'enregistrer une plainte officielle.

M. GORDON: Bien entendu, je n'ai pas eu d'expérience semblable, mais je crois bien que je sors de l'ordinaire, et qu'on ne peut manquer de me reconnaître. Toutefois, je soutiens ceci: certes, dernièrement, il peut y avoir eu certains problèmes à cause du programme de rénovation du Château Laurier. Cela passera. Nous avons modernisé la cafétéria il y a peu de temps, et avec beaucoup de succès. Nous avons reçu plusieurs lettres de félicitations. Je suis déçu d'entendre votre commentaire, mais j'en parlerai au directeur et nous essaierons de résoudre le problème.

M. RHÉAUME: Ce n'est pas une plaisanterie. Il est de mise que le plus important hôtel de la capitale, là où les gens passent beaucoup de temps, ait une bonne salle commune.

M. GORDON: Notre programme de rénovation comprend une modification bien définie du bar. L'entrée y sera plus commode et, en général, le service se fera de façon à vous attirer, en sorte que vous nous visiterez plus souvent.

M. RHÉAUME: Ce ne sera pas facile.

M. GORDON: Visitez-nous plus souvent ainsi viendra un temps où tout vous semblera merveilleux!

M. PRITTIE: Monsieur Gordon, je crois qu'il est juste de conclure, à la suite de vos observations, que si la Hilton y consentait, vous lui confieriez la direction de tous vos hôtels?

M. GORDON: Je ne veux pas me prononcer à ce sujet: ce serait commettre une indiscrétion, mais je puis affirmer ceci: si la Hilton y consentait, pour certains hôtels, ce serait probablement avantageux pour nous. Toutefois nous devons tenir compte d'un facteur psychologique. Je ne crois pas qu'il soit sage de remettre le soin de tous nos hôtels à la Hilton.

M. PRITTIE: Permettez-moi de dire que je ne considère pas un contrat de direction comme une prise en main, dans le sens d'une industrie ou d'une société canadienne qu'une société américaine achèterait. Le public doit se faire au fait que le Château Laurier relèvera d'une autre direction, et c'est peut-être le temps de commencer. Vous affirmez qu'une grande partie du succès des hôtels dirigés par la Hilton vient de ce qu'elle obtient les conventions dans tous les États-Unis. Y a-t-il une autre raison? Ses techniques de direction ne sont-elles pas plus efficaces que les vôtres? En plus de s'attirer la clientèle des conventions?

M. GORDON: Oui, c'est juste. Si je me souviens bien, plus de 50 p. 100 de ses recettes provient des grandes conventions. La Hilton a fait montre de beaucoup d'originalité dans sa conception du service. Elle offre les services de pourvoyeurs selon les besoins du public, en estimant qu'on aime tout simplement aller dans ses hôtels. De plus, grâce à ses relations, elle a attiré à la boîte de nuit de la salle principale, la Bonaventure, des spectacles que Montréal n'aurait jamais eus autrement. Elle obtient des artistes grâce à sa réputation. Ils s'essaient souvent à Montréal, car ils savent que, s'ils ont du succès au Bonaventure, à Montréal, ils ont une bonne chance de se produire ailleurs dans le monde. Ce qui signifie qu'elle obtient des artistes et des spectacles que Montréal n'a jamais vus auparavant. Ils n'y sont tout simplement pas venus auparavant. Il y a donc la marque Hilton qui explique pourquoi la société possède les hôtels qui réussissent le plus au monde. La Hilton n'obtient pas ce résultat simplement parce qu'elle a de l'envergure. On la reconnaît universellement comme dirigeant les hôtels qui ont le plus de succès au monde, elle est devenue la légende de cette sorte d'industrie.

M. PRITTIE: Une autre question au sujet de l'hôtel Vancouver. Je crois que certains syndicats sont entrés en contact avec quelques membres au sujet des laissez-passer de préférence, dont certains employés supérieurs jouissaient à l'hôtel Vancouver: ils craignaient de les perdre lorsque la Hilton prendrait la direction.

M. GORDON: On a négocié et entrepris des pourparlers pendant une assez longue période, mais tout s'est arrangé. On a conclu les ententes nécessaires. Permettez-moi, vous avez parlé de laissez-passer, toutefois ils ne les ont pas obtenus.

M. PRITTIE: Les employés du National-Canadien reçoivent un tel traitement de faveur.

M. GORDON: Ils l'ont perdu quand la Hilton a pris la direction de l'hôtel.

M. PRITTIE: Ont-ils perdu d'autres droits d'ancienneté?

M. GORDON: Non, je crois qu'ils étaient bien protégés. Toutefois il s'agissait d'une entente entre la Hilton et le personnel, et le tout s'est arrangé a l'amiable.

M. ROCK: En ce qui me concerne, monsieur Gordon, nous ne faisons pas votre procès.

M. GORDON: Merci.

M. ROCK: Je veux vous poser une question quant au système de téléphone dans le hall d'entrée du Château Laurier. Je crois que c'est le système le plus coûteux de l'Amérique du Nord. On doit faire la queue à la cabine et demander à la téléphoniste de loger l'appel; elle vous dit dans quelle cabine vous diriger. On doit ensuite débourser 20 cents. C'est un système qui date. Avez-vous fait des plans afin de convertir le système actuel en système ordinaire, comme celui dont on se sert dans les cabines téléphoniques des autres hôtels?

M. GORDON: Je ne veux pas donner de détails bien définis à ce sujet, mais c'est un des services de l'hôtel qu'on doit transformer. Au cours de la prochaine année, le Château Laurier subira des transformations très marquées qui attireront le public et en voilà précisément une.

M. ROCK: Vous pouvez aisément comprendre mon intérêt à cette question. L'hôtel reçoit plusieurs conventions. Après les réunions, tout le monde se dirige au téléphone. On doit faire la queue, payer 20 cents, la téléphoniste écrit le numéro sur une carte. En fin de compte, c'est une méthode très lente d'entrer en communication.

M. GORDON: Cela me semble très insuffisant et je vais m'assurer qu'on le changera.

M. TUCKER: Simplement une ou deux questions, monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais savoir combien d'hôtels le National-Canadien possédait et dirigeait à la fin de décembre 1963?

M. GORDON: Le Bessborough, le Charlottetown, le Château Laurier, le Fort Garry, le Jasper Park Lodge, le McDonald, le Newfoundland, le Nova Scotian et comme je l'ai déjà mentionné, le Reine Élisabeth, que dirige la Hilton, et le Vancouver, à direction conjointe.

M. TUCKER: Le Newfoundland a rapporté environ $850,000 en cinq ans d'exploitation.

M. GORDON: Oui. Le Newfoundland détient le plus haut pourcentage de chambres occupées sur presque tous les autres hôtels.

M. TUCKER: L'an dernier vous avez dit qu'on étudiait la possibilité d'agrandir le Newfoundland. Avez-vous pris une décision à cet égard?

M. GORDON: Oui, nous ne l'agrandirons pas.

M. TUCKER: Puis-je vous demander pourquoi?

M. GORDON: J'aimerais mieux ne pas vous répondre. Y tenez-vous beaucoup?

M. TUCKER: Non, pas spécialement.

M. GORDON: Merci.

M. TUCKER: Si je comprends bien, 50 p. 100 des recettes provient des conventions?

M. GORDON: Non. Vous parlez du Reine Élisabeth à Montréal. Par hasard, je connaissais le pourcentage.

M. TUCKER: On met à votre compte la plus grande partie des recettes du Reine Élisabeth?

M. GORDON: De son habileté à obtenir les grandes conventions, en effet.

M. PASCOE: M. Gordon nous a donné la plupart des renseignements en ce qui concerne l'exploitation du Bessborough. Mais je voudrais poser une ou deux questions. Il a affirmé que l'an dernier la perte s'élevait à $142,672. Cela provient-il de la modernisation et du renouvellement de l'ameublement?

M. GORDON: Avez-vous les données?

M. VAUGHAN: Non, le Bessborough n'a pas eu à son compte les réparations majeures dont il est fait mention dans le rapport.

M. PASCOE: Je trouve que lorsqu'on s'y rend sans retenir de chambre, il est difficile d'obtenir une chambre. Pourriez-vous me donner le pourcentage des chambres occupées?

M. GORDON: Oui, 44.4 p. 100. Vous dites que vous avez eu de la difficulté à obtenir une chambre?

M. PASCOE: Sans retenir ma place, une fois ou l'autre.

M. GORDON: Avez-vous une carte de crédit?

M. PASCOE: Non, je n'en ai pas.

M. GORDON: Cela me surprend. C'est la première fois que j'entends cela. Les dossiers ne révèlent qu'un pourcentage de 44.4 p. 100.

M. PASCOE: La cafétéria est toujours bien remplie. Fait-elle partie de l'exploitation de l'hôtel ou en est-elle séparée?

M. GORDON: Oui, ce l'est. Le Bessborough fait aussi l'objet d'une étude très poussée quant aux façons d'améliorer les chambres et de rendre l'hôtel plus attrayant; de façon plus spéciale, on étudie la salle à manger qui ne peut pas accueillir de convention. En d'autres termes, le Bessborough n'est pas de taille à accueillir les conventions.

M. PASCOE: Pensez-vous qu'il y aura du changement?

M. GORDON: Nous essayons, mais je ne sais pas si nous réussirons car, d'après ce que j'ai vu, l'hôtel devient un vrai casse-tête pour l'architecte qui désire agrandir les salles communes. Il faudrait beaucoup d'argent pour y arriver. Plusieurs architectes l'ont étudié. Vous connaissez l'histoire et tout ce qui s'y rapporte. On croirait que c'est construit de façon à empêcher toute allonge.

M. PASCOE: C'est un hôtel qui paraît bien.

M. GORDON: En effet, si nous pouvions surmonter le problème et accorder plus d'espace aux salles de réunion, nous pourrions, je crois, attirer les conventions que présentement nous ne pouvons pas accueillir.

M. PASCOE: Est-ce que le déménagement de la gare à une plus grande distance influera sur les affaires de l'hôtel?

M. GORDON: Nous avons étudié la question très attentivement et nous avons conclu que cela ne ferait pas beaucoup de tort.

M. MacEwan: Vous avez répondu à toutes mes questions.

M. Lachance: Le National-Canadien a-t-il conclu une entente séparée avec la Hilton en ce qui concerne la direction du Vancouver? Ou s'agit-il d'une entente pour les deux?

M. Gordon: Il doit y avoir une entente séparée avec la Hilton pour le Vancouver. Mais le fondement en est le partage, comme dans le cas du Reine Élisabeth. Actuellement nous essayons de voir si nous pouvons conclure une entente simultanée avec celle du Reine Élisabeth. Mais c'est tout à fait différent quant à la comptabilité et au placement de l'argent.

M. Lachance: Si je comprends bien, il s'agit simplement d'une entente concernant le partage des recettes; le National-Canadien doit absorber les pertes?

M. Gordon: Il y a une entente visant le partage des recettes du Reine Élisabeth et du Vancouver, qui sont les seuls hôtels dirigés par la Hilton. Nous dirigeons nous-mêmes les autres hôtels. Je vous ai donné une liste d'hôtels qui paraît aux dossiers. Si nous avons une perte, nous l'absorbons, et si nous obtenons des recettes, nous les mettons au compte des profits et pertes.

M. Lachance: Absorbent-ils toutes les pertes?

M. Gordon: Si un hôtel dirigé par la Hilton enregistre une perte, c'est elle qui la paie. Mais quand l'hôtel montre un surplus de recettes, il y a alors une entente de partage. Je fais aussi bien de tout vous dire. Nous obtenons 75 p. 100 des recettes nettes.

M. Lachance: Je voudrais poser une dernière question. Pourquoi dites-vous que ce ferait bombe si la Hilton prenait la direction du Château Laurier?

M. Gordon: C'est une question de jugement; je l'ai appris par l'entremise de différentes personnes qui aiment beaucoup le vieux Château Laurier. Elles croient que ce serait terrible de le transformer de quelque façon. J'ai même reçu des protestations lorsque nous avons amélioré le bar. Certaines personnes étaient convaincues que nous ne devions pas faire cela. Il y a toute une question sentimentale qui se rattache au Château Laurier.

(*Texte*)

Le président: Monsieur Matte.

M. Matte: Monsieur Gordon, le National-Canadien a créé des centres d'hôtels extraordinaires, souvent loin des grands centres, en développant des attractions naturelles extraordinaires. Auriez-vous pensé de développer un tel centre à Parent, qui était un centre du National-Canadien autrefois, alors que le ministre des Finances fait un centre de radar? Alors, ça ferait une attraction touristique extraordinaire apparemment magnifique et peu coûteuse.

(*Traduction*)

M. Gordon: Oui, mais le National-Canadien n'a pas l'intention d'augmenter ses immobilisations dans les hôtels. Nous ne prévoyons pas construire d'autres hôtels.

Le président: Adopté.

Nous en venons maintenant aux télécommunications.

M. Cadieu: Il est 10 heures moins quart.

M. Prittie: Comment le Comité a-t-il l'habitude de procéder? La proposition voulant que M. Crump soit invité à venir nous exposer son opinion au sujet de l'état financier des chemins de fer Nationaux du Canada a été soumise au comité directeur. Qu'a décidé le comité directeur?

Le président: Le comité directeur s'est réuni ce matin, et a décidé qu'aucun témoin autre que les personnes relevant directement des chemins de fer Nationaux ne serait appelé à comparaître au cours de l'examen du rapport des

chemins de fer Nationaux du Canada. Donc M. Crump et les autres ne peuvent être appelés à assister à cette séance d'étude du rapport des chemins de fer Nationaux.

M. PRITTIE: Peut-il cependant être appelé à assister à une autre séance du Comité?

Le PRÉSIDENT: Il peut être appelé pour étudier une autre question, mais non pas pour le rapport annuel des chemins de fer Nationaux.

M. RHÉAUME: Vous avez reçu une dépêche de l'Association des camionneurs canadiens, je crois.

Le PRÉSIDENT: C'est juste. J'aurais dû en faire mention en même temps que les autres questions. Le Comité a aussi examiné cette question et en est venu à la même décision de façon unanime.

M. RHÉAUME: A titre de président, je présume que vous êtes disposé à présenter cette question devant le Comité plénier—il n'est pas nécessaire que ce soit maintenant—afin de connaître ce que le Comité recommande par rapport à la question soulevée par l'Association des camionneurs canadiens.

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur ne m'a pas avisé de le faire. J'ai reçu ordre de faire connaître sa décision quand on me le demanderait. Le Comité ici présent peut vouloir renverser cette décision et demander à la Chambre l'autorisation d'appeler des témoins au sujet du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. Ceci n'a jamais été fait, mais j'espère qu'une décision sera prise à ce moment-là.

M. RHÉAUME: Puisque vous n'avez pas présenté le rapport du comité directeur de façon officielle, allez-vous le faire sous peu pour que nous puissions en prendre connaissance avant que le Comité fasse rapport au Parlement. Nous laisserez-vous profiter de cette occasion?

Le PRÉSIDENT: Cette question sera probablement discutée quand nous aurons terminé le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada et avant que nous passions à autre chose. J'écouterai volontiers vos propositions quand nous aurons terminé l'examen des rapports des chemins de fer Nationaux et d'Air Canada.

M. RHÉAUME: Et peut-être avant que nous présentions des recommandations au parlement.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. RHÉAUME: Je me demande si vous pouvez ne pas tenir compte de l'heure pour quelques instants, afin que nous puissions nous rendre compte du progrès que nous réalisons.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons presque plus rien à considérer. Nous pourrions peut-être terminer ce soir. Le Comité désire-t-il terminer ce rapport ce soir?

M. PASCOE: Monsieur le président, M. Horner m'a chargé de vous dire qu'il a encore quelques questions à poser au sujet de l'article intitulé «perspectives d'avenir».

M. RHÉAUME: Nous pouvons tout de même essayer de terminer la question que nous discutons présentement avant d'ajourner. La Chambre des communes siège à 11 heures demain matin et je suis certain que tous les membres voudront y être présents. Nous pouvons continuer ce soir de façon que demain nous puissions clore la discussion en moins d'une heure.

M. GORDON: Je suis d'accord pour continuer maintenant.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon devra nous quitter demain vers midi.

M. GORDON: Je dois assister à une réunion très importante demain après-midi, aussi de toute façon je devrai vous quitter vers midi.

M. PASCOE: Je suis d'accord pour continuer la séance, mais M. Horner m'a demandé de vous faire part de son désir de poser quelques questions au sujet de l'article intitulé «perspectives d'avenir».

Le PRÉSIDENT: Devrions-nous continuer la discussion, pour quelque temps du moins, afin de terminer les questions à ce sujet?

M. CADIEU: J'ai quelques questions à poser au sujet de l'article intitulé «perspectives d'avenir».

Le PRÉSIDENT: J'ai bien peur que nous ne pourrons pas continuer nos questions au sujet de «perspectives d'avenir» ce soir, mais nous pouvons peut-être terminer les questions se rapportant à un autre chapitre. Nous pourrions peut-être aborder l'article intitulé «télécommunications».

M. RHÉAUME: A ce sujet, monsieur Gordon, j'ai une ou deux questions à poser, particulièrement en ce qui a trait au progrès considérable réalisé dans le nord canadien par le National-Canadien grâce à son réseau de télécommunications, qui rend certainement un énorme service et qui s'acquitte de toutes ses tâches, à savoir fournir aux Canadiens en général le genre de service indispensable à leur bien-être. Vous faites mention de cette situation dans votre rapport.

Je voudrais faire un commentaire à ce sujet; à mon avis, il est très important que le National-Canadien fournisse ce genre de service permettant à des milliers de Canadiens habitant le nord du pays d'entrer en communication avec leurs confrères du sud, mais je crois que l'on devrait étudier attentivement les taux imposés aux consommateurs, particulièrement en ce qui a trait à ce genre de service. Je crois que je vous ai fait part personnellement qu'à l'occasion j'ai reçu des notes de téléphone au montant de $400 à $500 en raison des taux excessifs des services télégraphiques et téléphoniques dans le nord. Pouvez-vous me dire si le National-Canadien pense financer ce service dans les deux premières années ou s'il projette d'amortir le coût sur une période de temps plus étendue. Nous désirons ce genre de service et nous sommes prêts à payer pour l'obtenir, mais j'ai bien peur que je sois en train de tout le payer moi-même.

M. GORDON: Ce n'est qu'après une étude économique que nous avons commencé à offrir ce genre de services, et nous avons établi des taux conformément aux principes d'amortissement raisonnables. Dans le cas des télécommunications, nous avons pratiqué l'amortissement comme dans tous les autres domaines.

M. DEMCOE: C'est bien.

M. GORDON: Nous avons appliqué les mêmes taux, selon les exigences économiques requises pour assurer le même genre d'amortissement du matériel, comme nous avons fait dans toutes les autres parties du Canada et pour toutes les autres installations.

M. RHÉAUME: Proposez-vous que, s'il doit y avoir un relèvement de taux, cela doit venir du gouvernement plutôt que du National-Canadien et dans la forme d'une subvention telle qu'on pratique ailleurs?

M. GORDON: A mon avis, ces services devraient pourvoir à leurs propres dépenses. On ne devrait pas s'attendre que le National-Canadien offre des services subventionnés. Si vous avez de bonnes raisons—et je n'ai aucune objection d'affirmer que dans votre région, en raison des circonstances présentes, vous en avez—vous devez présenter votre requête au gouvernement.

M. RHÉAUME: Croyez-vous que du point de vue financier ces services sont justifiés? Je comprends que le but premier de ces services était de servir à la défense militaire, n'est-ce pas?

M. GORDON: Au cours de notre étude économique, nous avons pris ce fait en considération. Nous avons conclu une entente avec le ministère de la Défense en ce qui concerne une partie de ces taux. Le ministère assume une partie du coût.

M. RHÉAUME: J'ai un autre commentaire; le National-Canadien fournit des lignes de service à toutes les agglomérations du nord, sauf à la population de couleur, et ces lignes de service sont d'ordre vital pour ces gens. J'ai reçu des plaintes à cet égard de personnes demeurant dans chacune des agglomérations du nord. Le Indiens n'ont pas accès à ces services. Généralement dans ces agglomérations, les Esquimaux et les Indiens se séparent des Blancs et ont tendance à vivre dans de petites agglomérations éloignées des centres habités par les Blancs. Je me demande si le National-Canadien a cherché à desservir les plus grands centres, en ne tenant pas compte des Esquimaux et des Indiens. Je ne dis pas que ce soit le cas, mais je sens que les employés du National-Canadien devraient songer à desservir aussi les Indiens et les Esquimaux.

M. GORDON: Il n'y a certainement pas d'exclusion des races de couleur en ce qui a trait à ces services. La densité de population des régions doit certainement être considérée, afin de justifier les dépenses subies en procurant ces services. Nous ne pouvons pas fournir un service téléphonique à un individu demeurant à dix milles du centre d'habitation.

M. RHÉAUME: J'entends qu'il y a plusieurs habitations individuelles situées plusieurs milles des grandes agglomérations indiennes établies, cependant seul l'employé du gouvernement fédéral jouit de ces services et non les autres individus. Je me demande si, dans la répartition des services, le National-Canadien ne pourrait pas porter une plus grande attention à cet égard.

M. GORDON: Je vais prendre note de votre recommandation et j'en discuterai avec M. White lors de notre prochaine rencontre.

(*Texte*)

M. MATTE: Si mes renseignements sont véridiques, pourquoi y aurait-il eu des transferts de certaines lignes du National-Canadien au bénéfice du téléphone Bell?

(*Traduction*)

M. GORDON: Pour ce qui est des télécommunications, nous sommes assujettis à la concurrence, et dans les régions desservies par la Compagnie de téléphone Bell, les gens préfèrent leur service au nôtre; c'est ainsi que vont les affaires. Nous sommes en concurrence à travers le Canada avec l'Association du téléphone Trans-Canada. Parlez-vous des services téléphoniques seulement?

M. MATTE: Je parle des services téléphoniques et de télécommunications.

M. VAUGHAN: Ce n'est pas surtout le service téléphonique qui nous intéresse.

M. MATTE: Je me réfère au service des télécommunications.

M. GORDON: Ce n'est pas surtout le service téléphonique qui nous intéresse.

M. VAUGHAN: Nous avons un service téléphonique à Terre-Neuve, dans les Territoires du Nord-Ouest, et au Yukon, mais en général, à travers le Canada, ce n'est pas surtout le service téléphonique qui nous intéresse.

M. BEAULÉ: Nous parlons de service téléphonique.

M. GORDON: Dans une région particulière, un service téléphonique détient toujours un certain monopole. Nous avons le monopole dans les Territoires du Nord-Ouest et dans certaines parties de Terre-Neuve. Telle est la concurrence dans les services téléphoniques. Si vous avez en tête le fait que nous avons perdu des clients à la Compagnie de téléphone Bell, par exemple, en ce qui concerne les services de radio-diffusion et de télévision, vous avez parfaitement

raison. Voilà une situation de concurrence. Est-ce ce à quoi vous pensez? Il y a quelques années, nous avons perdu un contrat avec la Société Radio-Canada dans certaines régions, en raison des taux.

(*Texte*)

M. MATTE: Mais, est-ce que le gouvernement aurait fait transférer du National-Canadien au téléphone Bell? Est-ce que le gouvernement lui-même aurait transféré ses affaires au téléphone Bell plutôt que d'employer le National-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Cela fut le résultat d'un appel public d'offre, plutôt que d'une décision du gouvernement. En d'autres termes, la Société Radio-Canada a demandé aux chemins de fer Nationaux du Canada de soumettre une offre, en ce qui concerne certaines installations de radio-diffusion et de télévision. En même temps, ils ont aussi demandé à la Compagnie de téléphone Bell de soumettre une offre. Nous avons eu ce contrat pour un assez grand nombre d'années, mais nous l'avons perdu en 1960, je crois. Nous avons perdu ce contrat en 1960. C'était un contrat de dix ans; nous l'avons perdu à la Compagnie de téléphone Bell qui a soumis une offre au nom de l'Association du téléphone Trans-Canada.

(*Texte*)

M. MATTE: Mais, croyez-vous en fait qu'il serait mieux que le gouvernement se serve des lignes du National-Canadien, puisque le National-Canadien est un client du gouvernement?

(*Traduction*)

M. GORDON: Ceci est bien entendu une question de politique. Personnellement, je ne crois pas que le gouvernement puisse obliger la Société Radio-Canada à employer les services du National-Canadien. Je crois qu'il vaut mieux que le tout demeure sur un plan de concurrence. Je ne crois pas dans ce genre de monopole.

Vous voyez, quand le tout est fondé sur la concurrence, alors les deux parties font tout en leur pouvoir pour améliorer leurs installations de façon à fournir le meilleur service possible.

Maintenant, il se pourrait que le National-Canadien soit si exemplaire que si la Société Radio-Canada avait reçu ordre de lui confier ses affaires, il n'en profiterait pas indûment; mais il se pourrait que pour une raison quelconque il ne tienne pas à dépenser l'argent nécessaire pour maintenir le matériel en aussi bon état. Ce qui compte surtout, c'est la concurrence, et je l'approuve pleinement.

M. PASCOE: Monsieur le président, ma question ne se rapporte probablement pas à ce que nous discutons présentement. C'est au sujet d'un programme dit Telepoll, qui généralement m'énerve. Le National-Canadien a-t-il commandité ce programme l'an dernier et le fera-t-il encore l'an prochain?

M. GORDON: C'est un programme commandité à la fois par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien depuis 1961, dans le but de vendre nos services de télécommunications et de faire mieux connaître le nom et les services des deux compagnies. Vous dites que vous n'êtes pas en faveur?

M. PASCOE: A certain moment il m'énerve.

M. GORDON: Alors ceci est très bien, parce que le but du programme est que vous le remarquiez. Nous voulons que vous le remarquiez.

M. PASCOE: Je ne changerai pas mon opinion là-dessus.

M. GORDON: Ce que vous en dites nous importe peu, pourvu que vous disiez quelque chose. Vous regardez l'émission, et c'est cela que nous voulons que vous fassiez.

M. PASCOE: Vous pouvez être sûr que je la regarde.

M. GORDON: Remarquez bien que nous ne vous donnons pas les commentaires de l'éditorial ni même les termes de l'éditorial; ce sont eux qui le font.

M. PASCOE: Payez-vous M. Frith?

M. GORDON: C'est le réseau du C.T.V. qui le fait. Nous ne fournissons ni la matière ni les moyens. Nous payons pour l'émission. C'est un effort publicitaire.

M. VAUGHAN: C'est exactement la même chose que lorsque *General Motors* offre un concert de musique à la télévision; c'est la même chose.

M. PASCOE: Et dois-je comprendre que l'on va répéter l'émission l'année prochaine?

M. GORDON: Nous n'avons pas encore pris cette décision. Cependant, elle nous a beaucoup plu et il est probable que nous la continuerons.

M. GRANGER: Monsieur Gordon, j'aimerais vous dire combien j'apprécie le bon travail que les télécommunications accomplissent dans les régions du centre et du nord de Terre-Neuve, qu'elles déservent, et puis-je exprimer l'espoir que les mêmes mesures seront prises sur toute la côte du Labrador.

M. GORDON: Je vous remercie beaucoup. Vous me rendriez un grand service si vous pouviez mettre le ministre du transport au courant de vos commentaires.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuez, monsieur MacEwan.

M. MACEWAN: Les services de télécommunications du National-Canadien ont-ils fait des projets pour intégrer durant l'année 1964 leurs bureaux avec ceux du Pacifique-Canadien dans tout le Canada?

M. GORDON: Bien, cela dépend de quels bureaux vous parlez.

M. MACEWAN: Je pense aux régions atlantiques.

M. GORDON: Oui. ce sera la tendance générale en ce qui regarde l'endroit du trafic de transmission. Le télégramme devient désuet; c'est un commerce qui va en diminuant, j'en ai bien peur, et nous tâcherons autant que possible de fusionner ces bureaux. L'avenir du télégramme par câble n'est pas promettant.

M. MACEWAN: Je pensais aux régions atlantiques surtout.

M. GORDON: Oui. Nous y avons un certain nombre de bureaux en commun et je pense que la tendance s'accentuera.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, acceptons-nous cet article?

Quelques VOIX: Accepté.

Le PRÉSIDENT: L'article qui suit est sur le Personnel et relations syndicales.

M. PRITTIE: Monsieur le président, je voudrais soulever une question. J'ai ici la copie d'une lettre que M. Gordon a envoyée à M. Pickersgill, qui en a donné une copie à M. Knowles, qui à son tour me l'a remise. C'est au sujet des pensions des employés retraités. Vous souvenez-vous de cette lettre, monsieur Gordon? Vous avez dit qu'il serait opportun d'amener cette question au Comité. C'est au sujet des employés retraités avant le 1er avril 1962, du montant de leur pension actuelle et de la possibilité d'une augmentation.

M. GORDON: Que voulez-vous savoir?

M. PRITTIE: Qu'avez-vous l'intention de proposer à ce sujet? Peut-on faire quelque chose quant aux pensions que ces retraités reçoivent actuellement et qui sont très maigres.

M. GORDON: Non. Nous avons étudié la question à fond jusqu'à présent et nous ne sommes pas d'accord avec l'idée qui a été émise que l'on devrait augmenter les pensions des retraités à cause des avantages supplémentaires qui pourraient être donnés après la date où ils ont pris leur retraite. Nous ne sommes pas de cet avis. Ce serait faire aux anciens employés du National-Canadien une concession ou leur donner des avantages qu'aucun autre employé au Canada ne recevrait, et nous ne voyons pas pour quelles raisons on le ferait.

M. PRITTIE: Mais on l'a fait dans plusieurs endroits. Je connais certaines compagnies d'utilité publique qui ont fait cela pour des employés qui durant la majorité de leurs années de travail ont reçu des salaire très bas, ce qui ne leur a donné qu'une pension très maigre. J'en connais qui ont fait des redressements pour leurs employés. Je ne sais pas si les entreprises privées ont pris les mêmes mesures.

M. GORDON: Voulez-vous parler de redressement rétroactif?

M. PRITTIE: Oui.

M. GORDON: Je n'en ai pas entendu parler.

M. PRITTIE: Je pensais aux employés municipaux de la Colombie-Britannique et aux professeurs qui sont à la retraite.

M. FISHER: Et les instituteurs de l'Ontario qui sont à la retraite.

M. GORDON: Cela n'est pas notre politique de faire des redressements rétroactifs, au profit des employés déjà retraités, lorsque nous modifions le régime des pensions de retraite. Si nous faisions cela, le coût des redressements rétroactifs serait tel que cela agirait contre les intérêts des employés actuels et de leurs besoins. Nous ne pourrions pas le faire.

M. PRITTIE: Je dirais que peut-être le problème n'existera pas pour eux, car les pensions sont maintenant bien meilleures qu'autrefois, et il semblerait que dans l'avenir il y aura un régime de pension national. Avez-vous reçu des propositions précises de la part des employés retraités, et si oui, quelles étaient ces propositions?

M. GORDON: Bien, j'ai ce commentaire et je pense que je dois vous le faire connaître.

La question de rétroactivité en ce qui concerne les personnes déjà retraitées est soulevée chaque fois qu'il y a une modification qui améliore les avantages du régime des pensions de retraite. Si on n'applique pas le changement rétroactivement, on compare inévitablement les positions respectives des employés qui étaient à la retraite avant le changement et de ceux qui vont prendre leur retraite après le changement. Ce qui est difficile, c'est que si on faisait un tel changement rétroactif aucune date antérieure ne pourrait être choisie sans donner des raisons de faire les mêmes comparaisons. Il faut donc choisir entre la modification entrant en vigueur à la date où elle est faite ou bien la modification rétroactive sans date limite. Si on nous obligeait à choisir cette dernière alternative, la complexité et le coût seraient tels que cela empêcherait l'adoption des améliorations des pensions de retraite. Ce résultat serait tout à fait indésirable et le National-Canadien a l'habitude de rendre toute amélioration des pensions de retraite applicable seulement pour les employés encore en service, quand les améliorations sont décidées.

C'est un exposé dont je me suis servi en ce qui concerne les perspectives d'avenir et les pensions rétroactives. Je pense qu'il est possible, cependant, puisque vous mentionnez le nom de M. Knowles, que le point de base était de plus grande envergure que vous ne l'aviez présenté en plusieurs occasions, aussi bien en ce qui regarde les pensions du service civil que celles du National-Canadien, c'est-à-dire les pensions qui sont versées aux employés retraités devraient être augmentées de temps à autre, en tenant compte du coût de la vie. C'est là son argument principal sur ce sujet. Nous ne sommes absolument pas d'accord, sur ce point de vue.

Les difficultés qu'affrontent les employés retraités du National-Canadien ne sont pas différentes de celles auxquelles les retraités doivent faire face lorsqu'ils vivent de leurs pensions, de rentes ou d'autres épargnes qui leur donnent un revenu fixe. Étant un organisme d'État, dont les profits ou pertes sont payés au ou par le gouvernement, le coût de l'augmentation des pensions aux employés retraités du National-Canadien sera à la charge du grand public. On n'a pas

considéré qu'il serait juste et équitable que les pensionnés du National-Canadien reçoivent une aide spéciale provenant des fonds publics en plus de l'aide donnée par le gouvernement à toutes les personnes retraitées sous la forme de pensions pour la vieillesse. La pension pour la vieillesse qui est versée à partir de 70 ans, ainsi que vous le savez, sans distinction, a été augmentée par le gouvernement de temps à autre à cause de l'augmentation du coût de la vie; et de $45 par mois au début en 1952, est montée maintenant à $75.

Un retraité du National-Canadien qui a contribué à la caisse de retraite de 1959, reçoit une pension qui est basée sur le pourcentage de ses 5 dernières ou 5 meilleures années de salaire. Sa pension, par conséquent, reflète le niveau des salaires et des prix qui étaient en vigueur à l'époque où il a pris sa retraite. Quand il atteindra 70 ans, habituellement 5 ans après sa retaite, ses revenus seront augmentés par la pension de vieillesse payés par le gouvernement, et quand sa femme atteindra 70 ans elle aura droit aussi à la pension de vieillesse. Ces additions consécutives aux revenus du pensionné et de sa femme compenseront, dans la plupart des cas, l'augmentation du coût de la vie, qui est survenue après qu'il a pris sa retraite.

Mon argument est qu'on ne peut pas, c'est notre opinion, choisir le groupe du National-Canadien pour le traiter en classe privilégiée par rapport aux autres employés retraités qui ont les mêmes problèmes en ce qui concerne l'augmentation du coût de la vie.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur Gordon, vous êtes sans doute au courant que le gouvernement du Québec mettra en vigueur, en janvier 1966, un plan de pension obligatoire pour tous les travailleurs du Québec qui ont atteint l'âge de 18 ans jusqu'à 70 ans. Qu'adviendra-t-il des employés du National-Canadien qui contribuent au plan de pension, et qui résident au Québec?

(*Traduction*)

M. GORDON: Eh! bien, je ne sais pas. Je ne peux pas vous le dire avant d'avoir vu la Loi. On m'a suffisamment mis en garde sur ce qu'on lit dans la presse, et je n'en sais pas plus long que ce qu'il y avait dans les journaux ce matin. Cependant, je suppose que les régimes de pensions privés et les régimes de pension du gouvernement seront amalgamés, et nous ne pouvons pas décider ce qui sera nécessaire avant que la Loi soit votée.

En fait, les employés du National-Canadien en sont très inquiets, et nous leur avons envoyé un avis. C'est à propos du régime de pension du Canada, mais cela s'applique aussi, je suppose, à la part prise par la province. Voici ce que nous avons dit à nos employés:

> Des rapports qui ont été faits au bureau des régimes de retraite et du bien-être montrent que quelques employés s'inquiètent, sans raison, de la répercussion qu'aura le régime de pension du gouvernement sur le régime de pension du National-Canadien. Dans l'espoir de calmer les principales inquiétudes dont on nous a fait part, nous faisons la déclaration suivante:
>
> 1. Le régime de pension du National-Canadien ne sera pas remplacé par le régime de pension du Canada.
>
> 2. Toute association, entre le régime de pension du Canada et le régime de pension du National-Canadien, aura rapport uniquement aux contributions et aux avantages qui concernent les salaires et le service rendu après que le régime de pension du Canada entrera en vigueur. Cela ne touchera pas les prestations accumulées des employés qui ont contribué au régime de pension du National-Canadien jusqu'à ce moment.

3. Les versements combinés qu'un employé recevra d'après le régime de pension du Canada et du régime de pension du National-Canadien seront pour le moins égaux à ceux qu'il recevrait d'après le régime de pension du National-Canadien en vigueur maintenant.

4. Les caisses fiduciaires de retraite continueront à être tenues et administrées par les chemins de fer du National-Canadien par fidéocommis pour les employés et les retraités du National-Canadien afin de pourvoir aux prestations, présentes et futures, selon les règles du régime de pension du National-Canadien.

Ainsi, ce que nous avons dit là, au sujet du régime de pension du Canada, s'appliquera, je crois, autant que je puisse juger d'après ce qu'en disent les journaux, de la même façon dans l'ensemble, au régime de pension du Québec.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Parce que M. Lesage, il y a une quinzaine de jours, dans une émission télévisée, a donné les grandes lignes du plan de pension et il a déclaré que tous ceux qui travaillent dans Québec, et qui résident au Québec seront soumis au plan de pension sauf ceux qui sont affectés aux ambassades et aux compagnies internationales. Seulement ces employés-là ne seront pas soumis au plan de pension, mais tous les autres employés seront soumis au plan de pension obligatoire. Le premier ministre lui-même a émis cette opinion, il y a une quinzaine de jours à la télévision.

(*Traduction*)

M. GORDON: Personne n'a encore discuté avec nous de la manière dont on s'y prendra, ni comment les compagnies de la couronne seront considérées d'après cette Loi. Nous ne pouvons rien faire tant que nous n'aurons pas connaissance de la ligne de conduite suivie à cet égard et tant que nous ne connaîtrons pas la Loi.

(*Texte*)

M. MATTE: Monsieur Gordon, après avoir rencontré plusieurs employés du National-Canadien je serais d'avis que le National-Canadien paierait les frais de déménagement, lorsqu'il y a un transfert pour un de ses employés; justement à cause de l'instabilité de l'endroit pour plusieurs employés due à l'ancienneté probablement. Il semblerait que ceux qui occupent les plus hauts postes ne s'y opposent pas, mais le petit ouvrier, qui aurait le plus besoin de ce privilège pour être déménagé quand il y a lieu ne peut en bénéficier. Qu'en pensez-vous?

(*Traduction*)

M. GORDON: La question des frais de déménagements est une autre affaire qui est, semble-t-il, à l'étude en ce moment, dans la modification qui a été proposée, je crois, dans le projet de Loi présenté par M. Fisher; et depuis je crois que le ministre des transports y a fait allusion ce matin. Mais nous agissons d'après une ligne de conduite, et nous reconnaissons le bien-fondé de certaines catégories d'indemnités pour les déménagements, et nous les payons. Pouvez-vous en dire davantage monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Ce qui arrive d'habitude, c'est que l'employé reçoit l'ordre d'aller, avec sa famille, de A à B. En même temps il reçoit ce que nous appelons, un ordre de transport gratis, pour ses meubles et effets personnels, d'un point à l'autre. La compagnie fait de son mieux pour rendre le déplacement aussi agréable que possible. Voilà brièvement ce que l'on fait.

(*Texte*)

M. MATTE: Mais, est-ce qu'il y a une différence entre le haut fonctionnaire qui serait déménagé et le simple ouvrier? C'est là que nous avons souvent des critiques populaires . . .

(*Traduction*)

M. GORDON: Je ne trouve pas que cette critique soit valide. En premier lieu, le haut fonctionnaire, par le fait même de son avancement dans la compagnie, déménage bien plus fréquemment. Nous ne dédommageons pas le fonctionnaire supérieur de tous les frais qui lui sont occasionnés. M. Demcoe a voyagé autant que n'importe qui et chacun de ses déplacements lui a coûté quelque chose; vous pouvez en être assuré et il l'a fait savoir plus d'une fois. Néanmoins, c'est un peu le prix de l'avancement dans le service, pour ainsi dire. Nous payons une partie des frais de déplacement à peu près sur la même base que vous a exposée M. Vaughan, mais nous ne payons aucune indemnité spéciale aux fonctionnaires supérieurs dans le cas du genre de déplacement dont vous parlez.

(*Texte*)

M. MATTE: Maintenant, monsieur Gordon, j'ai une autre question. Que pensez-vous des employés qui ont à payer deux unions?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je ne crois pas devoir parler de relations entre syndicats et employés; il s'agit d'une question à régler entre eux.

M. HORNER (*Acadia*): J'invoque le règlement pour demander aux membres du Comité s'ils sont d'avis de continuer nos délibérations. Il est 10 heures et demie. Comme nous avons commencé à 10 heures ce matin, je crois que nous pourrions ajourner maintenant. Nous étions convenus de siéger une demi-heure de plus ce soir, c'est-à-dire de 7 heures et demie à 10 heures. Nous avons siégé cet après-midi de 3 heures et demie jusqu'à 6 heures. Il est certain que nous avons encore beaucoup de travail à accomplir en ce qui a trait aux perspectives d'avenir, au Conseil d'administration, au personnel et aux relations syndicales. A mon avis, il faudrait ajourner maintenant et revenir demain matin à 9 heures et demie et nous hâter d'en finir demain avant midi.

Le PRÉSIDENT: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Horner. Nous essayons tout simplement, si possible, d'en finir avec les relations syndicales.

M. HORNER (*Acadia*): Si nous devons ajourner, faisons-le maintenant.

M. FISHER: Finissons plutôt. M. Pascoe et les autres étaient d'accord pour en finir avec cette question aujourd'hui.

M. HORNER (*Acadia*): A quoi sert-il de siéger dix minutes de plus si nous pouvons finir demain?

Le PRÉSIDENT: Ne pouvons-nous pas finir d'étudier les relations syndicales, ce soir?

M. HORNER (*Acadia*): J'ai plusieurs points à soulever sur le sujet. Je crois que nous devrions ajourner maintenant et revenir demain à dix heures.

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité de décider. Avez-vous l'intention d'ajourner maintenant?

M. HORNER (*Acadia*): Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il appuyer la proposition?

M. BEAULÉ: La Chambre siège à 11 heures demain.

M. HORNER (*Acadia*): Nous pouvons revenir à 9 heures et demie.

M. PASCOE: De toute façon, nous nous réunissons à 9 heures et demie demain.

M. FISHER: Pourquoi ne finirions-nous pas le présent article aujourd'hui?

M. PASCOE: Je puis en finir avec mes deux questions dans l'espace de deux minutes.

M. HORNER (*Acadia*): Quant à moi, je ne vois pas la possibilité de finir en deux minutes.

M. FISHER: Oh, allez donc!

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il appuyer la proposition de M. Horner?

M. HORNER (*Acadia*): J'ai fait la proposition et M. Pascoe l'a appuyée.

M. PASCOE: Je ne l'ai pas appuyée. Je puis finir très rapidement.

Le PRÉSIDENT: Faute d'appui, la proposition est rejetée.

Messieurs, nous ne sommes plus en nombre. Le Comité s'ajourne.

VENDREDI 19 juin 1964

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Messieurs, on a laissé entendre hier soir que nous pourrions peut-être tâcher de finir avant 11 heures, ce matin. Je sais que je puis compter sur votre collaboration. De toute façon, nous allons reprendre le cours de nos délibérations avec M. Pascoe et ensuite avec M. Prittie, qui a demandé la parole juste avant l'ajournement, hier soir.

M. PRITTIE: Je n'ai pas demandé la parole.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Au sujet de cette question de personnel et de relations syndicales, il est un point que je voudrais porter à l'attention de M. Gordon, qui voudra peut-être nous faire ses observations. C'est au sujet des modifications que l'on propose d'apporter au régime de pension de retraite du National-Canadien. J'ai en main des lettres, que j'ai reçues de certains de mes électeurs me priant de parler de ce projet de modification au Comité. Le meilleur moyen de le faire serait peut-être d'exposer le point principal de la lettre ayant trait à certaines modifications du régime de pension de retraite qui permettrait d'avancer la mise à la retraite des employés de chemins de fer. Deux modifications sont proposées. Je suis certain que l'on a fait parvenir toutes ces propositions à M. Gordon et je ne m'étendrai pas sur le sujet. Mais permettez-moi de lire l'extrait suivant de la lettre:

> En conséquence, je vous saurais gré de bien vouloir étudier sérieusement les revisions suivantes du régime de pension de retraite du National-Canadien.
>
> 1) Revision de la règle 7 (1) visant à accorder 1½ p. 100 par année de service admissible.
>
> 2) Que la règle 7 (2) soit modifiée en vue de permettre ce qui suit: Qu'un cotisant soit libre de prendre sa retraite à l'âge de 60 ans, ou lorsque l'âge de l'employé ajouté à ses années de service atteignent le total de 85, sans réduction de sa pension, c'est-à-dire, pleine pension pour toutes les années de service.

J'ai promis aux électeurs qui ont écrit cette lettre de saisir le Comité de cette affaire. M. Gordon aurait-il l'obligeance de nous faire part de ses observations?

M. GORDON: D'une façon générale, je dirai que cette lettre a pour but de laisser savoir que les prestations de notre régime de pension devrait être augmentées. Elle soulève toute la question, à savoir si, à tout prendre, notre régime de pension de retraite est satisfaisant. Nous avons fait et nous croyons que nos prestations de retraite correspondent aux prestations qui sont versées par d'autres sociétés importantes, notamment par nos concurrents, et que notre régime de pension actuel est, pour ainsi dire, à un niveau normal suffisant.

Notre caisse de retraite est suffisante et, à tout prendre, nous ne croyons pas justifiées les représentations voulant que nous devions augmenter le montant de nos prestations. Quant aux lettres dont vous parlez, il faut vous rappeler que nous avons un comité de la caisse de retraite qui comprend des membres du syndicat. Les employés sont donc représentés au comité. On a discuté de notre régime de pension il y a quelque temps et, de l'avis général, il est satisfaisant.

M. PASCOE: Je puis donc assurer ces gens que leur proposition a été étudiée?

M. GORDON: Oui, absolument. Si vous voulez m'envoyer la lettre en question, j'y répondrai et vous le laisserai savoir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lamb?

M. LAMB: Je n'ai aucune question à poser.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les relations syndicales?

M. COWAN: Je voudrais soulever un point en particulier. Je n'ai pas aimé un certain article paru dans un journal de Toronto voulant que le National-Canadien ait congédié un employé après qu'il eut donné satisfaction pendant quatre ans. Selon le rapport du journal, il s'agissait d'un repris de justice, qui avait fait du pénitencier. Mais il nous faut employer ces gens-là, car ils doivent gagner leur vie et soutenir leur famille. Permettez-moi de demander ce qu'il y a de vrai à ce rapport. Je ne vous demande pas d'être trop précis à ce sujet et, au besoin, j'interviendrai.

M. GORDON: Dans l'intérêt de la personne en cause, je dirai qu'il ne convient pas d'étudier en détail ce cas particulier. Règle générale, nous n'engageons pas les personnes qui ont été trouvées coupables d'une infraction criminelle. Nous avons réhabilité certaines personnes de cette catégorie par divers moyens. Mais il y a bien des choses qu'il faut prendre soigneusement en considération. Laissez-moi vous dire ceci: n'allez pas croire que le journal a fait un rapport totalement exact.

M. COWAN: A mon grand regret, en qualité de journaliste, j'ose espérer que votre réponse sera largement répandue.

M. GORDON: A mon avis, ce ne serait pas à l'avantage de l'intéressé d'entrer dans les détails.

M. COWAN: J'accepte votre déclaration.

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous le paragraphe sur le personnel et les relations syndicales?

Approuvé.

Avant de continuer, je dois dire qu'hier soir M. Cowan m'a demandé la permission de poser une question sur les télécommunications bien que l'on ait déjà étudié le sujet. Êtes-vous d'accord?

Assentiment.

M. COWAN: Je vous remercie. Il me fallait être présent à la Chambre hier soir, c'est pourquoi j'ai dû quitter le Comité 10 minutes avant la fin de la réunion. J'aimerais cependant poser certaines questions au sujet des télécommunications. D'après le premier paragraphe de votre rapport, à ce sujet, je constate que le revenu des services télégraphiques et radiophoniques est en baisse. Le président aurait-il l'obligeance de nous donner son opinion à ce sujet? Ou préférerait-il que je lui demande pourquoi le revenu des services radiophoniques est en baisse? Je me reporte à la page 12.

M. GORDON: Oui. Le revenu des services télégraphiques a diminué parce que, comme je le disais hier soir, ce service est appelé à disparaître. Le service a perdu la faveur du public, pour ce qui est des télégrammes, et, à mon avis,

cela est appelé à continuer de fonctionner au ralenti. Je ne dis pas qu'il disparaîtra complètement d'ici quelques années, mais il s'agit certainement d'un service qui fonctionne au ralenti. C'est ce qui arrive aux services télégraphiques d'un bout à l'autre du continent. Il en est de même aux États-Unis.

En ce qui concerne les services radiophoniques, c'est une question d'opportunité, je suppose. Comme je le disais hier soir, la société ferroviaire a perdu un contrat de la Société Radio-Canada qu'elle avait depuis un bon nombre d'années. Lorsqu'on a demandé des soumissions en vue d'un contrat de dix ans, la compagnie de téléphone Bell a obtenu le contrat pour la *Trans-Canada Telephone Association* en raison du prix.

M. COWAN: Si je comprends bien, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont diffusé ces programmes radiophoniques aux 195 stations pendant 30 ans.

M. GORDON: C'est exact.

M. COWAN: Après trente ans d'expérience, est-ce que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne savent pas très bien quels sont leurs frais d'exploitation dans ce domaine?

M. GORDON: Certainement.

M. COWAN: Si la Compagnie de téléphone Bell a pu faire une soumission qui était, si je comprends bien, de 25 p. 100 plus basse que la vôtre, ne diriez-vous pas que le montant de votre soumission était absolument trop élevé ou que la Compagnie Bell soumissionnait à perte dans le but d'obtenir le chiffre d'affaires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien?

M. GORDON: Je ne puis répondre de façon précise en ce qui concerne la Compagnie de téléphone Bell. Je n'en sais rien. J'ignore comment la compagnie procède. Cependant, il nous semble avoir fait une offre avantageuse au point de vue commercial et, si le montant de notre soumission avait été plus bas, nous y aurions perdu. Évidemment, il est un facteur à considérer qui pourrait ne pas être un facteur coûts et dont je ne veux pas rendre témoignage mais que je veux simplement mentionner. La compagnie de téléphone a l'avantage d'un service téléphonique interurbain. Pour établir son prix de revient, elle peut décider d'imputer une partie des frais au service interurbain. Je serais peut-être mieux de m'arrêter ici, car je n'en sais rien. Il s'agit de savoir comment elle établit son prix de revient. Tout ce que je puis dire, c'est que la société des chemins de fer possède un bon système pour établir son prix de revient et qu'il nous était impossible de faire un meilleur prix.

M. COWAN: Savez-vous comment la société a pu établir son prix de revient en fonction de la soumission sans obtenir au préalable une soumission de la part des sous-entrepreneurs? Quant à la perte de ce chiffre d'affaires, je crois comprendre que le National-Canadien fournissait les seuls services disponibles à Terre-Neuve et au territoire du Yukon et qu'ils ont été vendus par la Compagnie de téléphone Bell avant que le contrat lui soit adjugé. Comment avez-vous pu fixer un prix avant d'avoir demandé à vos sous-entrepreneurs de fixer le leur?

M. GORDON: Je ne sais pas.

M. COWAN: Je me le demande aussi.

M. GORDON: Vous essayer de savoir comment la Compagnie de téléphone Bell a pu établir un prix pour un marché sur une base que nous ne croyons pas avantageuse au point de vue économique. Je vous réponds que je n'en sais rien.

M. COWAN: Je note vos observations au sujet du service téléphonique interurbain et je voudrais vous citer un extrait tiré d'une lettre datée du 30 août 1961 et signée par M. Emerson pour le compte de M. Crump et par vous même. L'extrait se lit ainsi:

> En supposant qu'il importe, dans l'intérêt national, de maintenir la concurrence dans l'industrie des communications, vous admettrez, nous en sommes convaincus, que l'on ne peut maintenir cette concurrence s'il est permis à un groupe de fixer un tarif plus bas que celui de ses concurrents et d'obtenir une compensation en fixant un tarif plus élevé pour d'autres services.
>
> Le tarif du service téléphonique interurbain est de 50 p. 100 plus élevé au Canada que n'est le tarif comparable aux États-Unis où il est régi par la Commission fédérale des communications.

Le ministre des Transports dans l'ancien gouvernement vous a-t-il répondu à cette lettre?

M. GORDON: Tout probablement, mais je ne puis vous dire de façon précise sans consulter mon dossier. Si je me rappelle bien, on a simplement accusé réception de la lettre.

M. COWAN: Vous voulez dire qu'on en a accusé réception, qu'on a reçu votre lettre, qu'elle sera classée et ira aux oubliettes. C'est bien ce que vous voulez dire n'est-ce pas?

M. GORDON: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. COWAN: Il y a quelques années, j'ai eu le plaisir de travailler avec M. Davidson Dunton lorsque nous avons diffusé de Toronto l'émission de télévision du championnat mondial des poids lourds en provenance de Détroit par les voies de communications du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, tandis que nous avions déjà un service établi entre London et Hamilton pour le relayer. A combien d'endroits au Canada des émissions de télévision sont-elles importées des États-Unis?

M. GORDON: Il me faudrait vérifier la chose, je ne puis me les rappeler pour le moment.

M. COWAN: Actuellement, transmettez-vous des émissions de Détroit à London et à Hamilton pour le réseau canadien?

M. GORDON: Je n'en suis pas certain; il me faudrait consulter mes collègues.

M. COWAN: La chose peut se faire, et je crois qu'il existe une ligne entre Buffalo et Toronto pour assurer ce raccord.

M. GORDON: J'ignore si quoi que ce soit pourrait empêcher le réseau de recueillir des émissions entre Boston et Saint-Jean, ou entre Burlington et Montréal, s'il existait collaboration entre la radio et la télévision. La chose est techniquement possible, mais je désirerais consulter mes fonctionnaires en ce qui concerne la ligne de conduite.

M. COWAN: Lorsque la Société Radio-Canada a demandé des soumissions à l'égard de 195 stations de radio, pourquoi n'a-t-elle pas demandé une soumission pour chaque poste plutôt qu'un contrat national général?

M. GORDON: Cela concerne Radio-Canada, qui doit déterminer ce qu'elle désire de nous afin de subvenir à ses besoins.

M. FISHER: De quoi parlons-nous?

M. COWAN: Nous parlons des 195 stations de radio en particulier. Puis-je demander si c'est la première fois que Radio-Canada a jamais tenté d'économiser de l'argent, ou s'il existe d'autres cas de ce genre?

Le PRÉSIDENT: Règlement.

M. COWAN: Je désirerais poser une autre question.

M. GORDON: Je désirerais signaler que je ne dirige pas la Société Radio-Canada et que je n'en ai pas l'intention.

M. COWAN: Je n'ai qu'une autre question à poser. Je regrette que j'aie dû assister aux séances de la Chambre des communes tandis que l'on disposait de ces questions au Comité, et l'on y a peut-être expliqué ce sujet. Cependant, d'après les comptes rendus des journaux et d'après ce que mes collègues du Comité me disent, sans recapitalisation des Chemins de fer Nationaux, et si ces derniers continuent à accuser un déficit, le moral de l'exécutif et du personnel pourra s'en ressentir. Est-ce exact?

M. GORDON: En effet.

M. COWAN: Vous inquiétez-vous d'autres frais, car lorsque Radio-Canada a connu son déficit le plus considérable, elle a doublé le traitement de son gérant. Croyez-vous obtenir le même traitement?

Le PRÉSIDENT: Règlement, s'il-vous-plaît. Je crois que nous nous éloignons des télécommunications. Nous venons d'adopter le poste relatif au personnel et aux relations syndicales.

M. FISHER: Je désire poser une question supplémentaire.

M. GRÉGOIRE: Avant d'étudier le poste «Perspectives d'avenir», j'aimerais vous poser une question concernant ce sujet, car il en est question dans ce chapitre: La recapitalisation du National-Canadien.

M. RHÉAUME: Je désire invoquer le Règlement, car nous avons déjà adopté tous les postes jusqu'aux «Perspectives d'avenir». Allons-nous y retourner?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne le permettrai pas. Nous étudions actuellement les «Perspectives d'avenir». Désirez-vous parler sur ce sujet, monsieur Grégoire?

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Non. Monsieur le président. Avant d'entrer dans les «Perspectives d'avenir»...

(*Traduction*)

M. PRITTIE: M. Grégoire peut poser sa question au poste «Perspectives d'avenir», s'il le désire.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Non. Sur une question de privilège, monsieur le président. Vous vous rendrez compte où je veux en venir, si on veut bien me laisser parler une minute. Au chapitre des perspectives d'avenir, il est question de recapitalisation du National-Canadien. Or, si nous pouvons en parler, je veux le savoir avant d'aborder ce chapitre-là. Pouvons-nous décider du problème de recapitalisation ou y reviendra-t-on à une date subséquente au Comité? S'il doit y en être question à ce chapitre-ci, je demanderais, qu'en temps opportun, on fasse comparaître d'autres témoins qui voudront discuter de la recapitalisation du National-Canadien. Si le Comité ne doit pas régler ce problème-là, ce matin, je crois qu'il est inutile de faire venir des témoins à ce sujet. S'il n'en est pas question, il n'y a pas de problème.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, je dois vous aviser qu'il a été décidé d'étudier seulement les rapports du National-Canadien et non le problème de la recapitalisation. Nous n'entendrons aucun témoin durant l'étude du rapport annuel du National-Canadien.

M. GRÉGOIRE: Alors, une question supplémentaire, monsieur le président. Je pourrais peut-être demander au ministre des Transports si cette question sera déférée au Comité permanent des chemins de fer et canaux au cours de la présente session?

(*Traduction*)

M. PICKERSGILL: Je ne puis que donner une réponse approximative, car je ne suis pas le Parlement. Cependant, si je puis présenter une mesure législative à la Chambre, je proposerai qu'après la deuxième lecture elle soit soumise à l'étude du Comité.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, si je comprends bien la réponse du ministre des Transports, la recapitalisation du National-Canadien n'aura pas lieu tant qu'elle n'aura pas été étudiée par ce comité-ci?

(*Traduction*)

M. PICKERSGILL: En effet, c'est entendu.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Entendu. A ce moment-là, aurons-nous le loisir et l'occasion d'entendre les témoins que nous voulons à ce sujet?

(*Traduction*)

M. PICKERSGILL: Il appartient au Comité d'en décider, mais je crois que oui.

M. FISHER: Nous n'étudierons pas la recapitalisation sans entendre Bob Thompson.

M. GRÉGOIRE: Je vous demande pardon?

M. FISHER: Nous entendrons certainement Bob Thompson au sujet de la recapitalisation.

Le PRÉSIDENT: Règlement. Nous étudierons maintenant le poste intitulé: «Perspectives d'avenir». La parole est à M. Fisher et ensuite à M. Grégoire.

M. FISHER: La seule question que je désire poser au sujet de ce poste intéresse le règlement éventuel des demandes des employés non itinérants. Vu l'inquiétude qui existe au sujet du dernier accord, si les chemins de fer accordent ces demandes, monsieur Gordon, de larges montants d'argent seront alors mis en circulation. Pouvez-vous me dire si l'on adoptera le rapport du conseil d'arbitrage ou si l'on conviendra d'un accord moindre relativement aux termes financiers?

M. GORDON: Oui. Actuellement, le conseil d'arbitrage a proposé un règlement majoritaire. C'est-à-dire, deux membres du conseil, le président et M. David Lewis, sont convenus de ce que nous appelons un règlement majoritaire. Le ministre du Travail nous a informés que les syndicats ont accepté ce règlement qui coûtera aux chemins de fer environ 57 millions de dollars pendant la durée du contrat.

M. FISHER: La durée de ce contrat est de trois ans, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non; la durée du contrat est de deux ans. Les chemins de fer n'ont pas encore indiqué s'ils acceptaient ou rejetaient cette décision. M. Crump et moi étudions actuellement ce sujet. J'espère pouvoir rencontrer ce dernier le plus tôt possible afin que nous puissions déterminer comment pourvoir à ces demandes énormes, vu que nos tarifs-marchandises sont gelés et qu'il existe virtuellement une impasse dans plusieurs autres secteurs. Actuellement, je ne puis dire quelle sera notre attitude à ce sujet. De fait, nous devons dire actuellement si nous acceptons ou rejetons cette décision.

M. FISHER: Existe-t-il quelque rapport entre la mesure législative que propose la commission MacPherson et votre attitude ou vos pouvoirs relativement à la réponse que vous devrez donner?

M. GORDON: Oui; il y existe un rapport direct parce que, comme vous le savez, il est survenu divers gels et un retard; je devrais aussi bien dire retard, sans intention critique, car les recommandations de la commission n'ont pas encore atteint le stade législatif, ce qui a provoqué le paiement intérimaire d'un

montant de 50 millions de dollars, réparti entre les deux chemins de fer, en attendant la mise en vigueur des recommandations qu'a soumises la Commission MacPherson. Actuellement, nous ne savons où nous en sommes rendus. Nous devons nous entendre afin de déterminer notre ligne de conduite future.

M. FISHER: Mon dernier point concerne vos pensions, surtout en regard du passif reconnu. Les changements dans les accords relatifs aux pensions, apportés en vertu du régime de pensions fédéral ou de celui de la province de Québec, pourront-ils influer sur ce passif?

M. GORDON: Je ne le crois pas, mais encore une fois, nous devrons étudier la mesure législative actuelle. En ce moment, je ne crois pas que ce passif reconnu en serait atteint, à moins que nos engagements relatifs aux pensions en soient augmentés. A mon avis, il n'en sera pas ainsi. Cependant, nos experts devront étudier la législation actuelle, que nous ne possédons pas encore.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner?

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, vous serez peut-être étonné que ce matin j'aie laissé passer si rapidement le poste relatif au personnel et aux relations syndicales, alors que je m'y suis opposé hier soir. Voilà qui démontre que je désire collaborer.

Le PRÉSIDENT: J'ai toujours cru que vous aviez un esprit de collaboration excellent.

M. HORNER (*Acadia*): Sous le poste «Perspectives d'avenir», je désirerais savoir quelles sont les intentions du National-Canadien relativement au transport futur du grain dans l'Ouest. Est-il exact, monsieur Gordon, qu'il existe environ 8,000 milles de lignes de chemin de fer dans les provinces des Prairies?

M. GORDON: Parlez-vous de la totalité de la région des Prairies?

M. HORNER (*Acadia*): Je parle des régions des Prairies.

M. GORDON: Y avons-nous ces parcours? Qu'entendez-vous par la région des Prairies?

M. HORNER (*Acadia*): J'entends le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan.

M. GORDON: Parlez-vous des deux chemins de fer?

M. HORNER (*Acadia*): Je parle seulement du National-Canadien. Je ne voudrais pas vous questionner au sujet du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Voici le parcours de nos lignes: Au Manitoba, 3,101.55 milles; en Saskatchewan, 4,341.38 milles, et en Alberta, 2,238.62 milles, ce qui fait un total d'environ 9,600 milles.

M. HORNER (*Acadia*): Dans votre projet, vous demandez à la Commission des chemins de fer la permission d'abandonner environ 2,500 milles de ces voies dans ces trois provinces?

M. GORDON: Un tableau que j'avais avec moi hier indique les distances exactes.

M. DEMCOE: Le voici.

M. GORDON: Nous avons soumis à la Commission des transports 84 demandes couvrant une distance de 3,360 milles, dont 2,964 milles dans les régions des Prairies et des Rocheuses.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce 2,900 milles

M. GORDON: Nous avons déposé une demande à l'égard des 2,964 milles de voies dans les régions des Prairies et des Rocheuses.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Gordon, simplement pour renseigner les membres du Comité, le Pacifique-Canadien a-t-il présenté des demandes à peu près semblables Je sais que cette compagnie ne possède pas un parcours aussi considérable, mais croyez-vous qu'elle a l'intention d'abandonner environ un tiers de ses voies dans les provinces des Prairies?

M. GORDON: Je ne puis parler au nom du Pacifique-Canadien, mais je ne le crois pas. Cette compagnie ne possède pas autant de voie à faible densité que le National-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Avant même que vous n'ayez employé cette expression, je désirais vous demander d'expliquer au Comité ce que signifie le terme «voies à faible densité»?

M. GORDON: Une voie à faible densité ne signifie pas nécessairement une voie qu'il faille abandonner.

M. HORNER (*Acadia*): Je le sais.

M. GORDON: Je ne saurais mieux définir cette expression que par ces termes mêmes, qui s'explique d'eux-mêmes. C'est une voie où le trafic n'est pas rentable.

M. HORNER (*Acadia*): Avez-vous des statistiques sur lesquelles vous vous fondez pour établir le rendement mille-tonne?

M. GORDON: Non. Nous avons déjà dit que nous n'employons pas de méthodes approximatives, mais que nos calculs sont fondés sur une analyse précise.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous définir ce que vous entendez par «voies à faible densité»? Vous pourriez peut-être nous donner une explication détaillée, car je sais que parfois vos décisions sont fondées sur des détails exacts.

Croyez-vous que votre volume d'affaires en souffrirait si vous abandonniez un tiers de vos voies dans la région des Prairies? Par exemple, supposons que vous abandonniez une voie de 50 ou 60 milles de long et qu'une personne qui demeure à cette distance puisse se prévaloir des services d'une voie du Pacifique-Canadien qui n'est guère éloignée de 40 milles?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Cette personne utiliserait alors les services du Pacifique-Canadien. Y perdriez-vous si vous abandonniez une ligne de ce genre?

M. GORDON: On en a tenu compte dans notre analyse.

M. HORNER (*Acadia*): Pouvez-vous me donner les chiffres?

M. GORDON: Non. Comme je vous l'ai expliqué dans la formule que j'ai déposée devant le Comité, chaque demande constitue une analyse précise de tous les facteurs qui se produiraient si on abandonnait une ligne en particulier, et nous tenons compte des suites de celui que vous avez mentionné.

M. HORNER (*Acadia*): Je veux en venir à ceci. (Et veuillez me corriger si je me trompe car voyez-vous je pars de généralités, parce que je ne connais pas tous les détails de l'exploitation des chemins de fer) depuis déjà bien des années le Pacifique-Canadien transporte les deux tiers des céréales et le National-Canadien le tiers. Du moins c'est la proportion que j'ai en tête.

M. GORDON: De fait, c'est ce que la plupart des gens croient quant à la répartition du grain. La proportion que vous avez mentionnée est exacte en ce qui concerne l'ouest du Canada seulement et les ports ordinaires; mais si on tient compte du tranport des céréales à Churchill et ailleurs (M. Demcoe se rappelera peut-être les données en question) l'an dernier nous avons transporté une plus grande quantité de céréales que le Pacifique-Canadien.

M. DEMCOE: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis bien aise de l'apprendre.

M. GORDON: Oui, nous avons transporté plus de céréales qu'eux.

M. HORNER (*Acadia*): Y compris Churchill?

M. GORDON: Oui.

Avez-vous les données, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Nous avons transporté l'an dernier 127,156 wagons des élévateurs régionaux, par opposition à 125,513 pour le Pacifique-Canadien.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien, vous êtes à peu près à égalité.

M. DEMCOE: De fait, c'est la première année que nous les dépassons.

M. HORNER (*Acadia*): C'est la première année.

M. DEMCOE: Oui, l'année précédente nous les suivions à quelque deux mille près.

M. HORNER (*Acadia*): Auparavant la proportion était de 60-40.

M. GORDON: Non, M. Demcoe a dit que c'était environ 50 p. 100 l'an dernier tout comme l'année précédente; c'est la première année que nous les dépassons. Mais auparavant nous les suivions à quelque 2,000 ou 3,000 wagons près.

M. HORNER (*Acadia*): Il s'agit de la campagne agricole dont nous parlons.

M. GORDON: Oui, la campagne agricole.

M. DEMCOE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Dans votre étude ou analyse visant l'abandon de près d'un tiers de vos voies dans les trois provinces des Prairies, quel pourcentage de vos pertes sur le transport des céréales croyez-vous que le Pacifique-Canadien accaparera. Vous avez sûrement étudié cela.

M. GORDON: Je n'ai pas les données d'ensemble sous la main, mais je suppose que nous pouvons les obtenir en prenant toutes les demandes et en les additionnant. Mais je ne les ai pas en main ce matin.

M. DEMCOE: De fait, nous n'avons pas fait ce genre d'analyse. Notre division de recherche et d'analyse pourrait l'avoir. Toutefois je pense que ce serait probablement un partage à peu près égal. Les cultivateurs transporteront une certaine quantité de céréales à nos gares et à celles du Pacifique-Canadien tout comme aux gares que cette dernière société abandonnera; ainsi nous obtiendrons tout autant un partage de 50 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, mais votre hypothèse est fausse, car le Pacifique-Canadien n'abandonnera pas autant d'embranchements que vous. Celle-ci n'en a pas autant à abandonner et parce que c'est vous qui partez vous laissez plusieurs cultivateurs et sociétés d'agriculture dans un voisinage plus rapproché des rails du Pacifique-Canadien qu'actuellement. Je prévois qu'il y aura une différence d'environ 10 p. 100.

M. DEMCOE: Peut-être.

M. HORNER (*Acadia*): Vous n'avez fait aucune analyse à ce sujet?

M. DEMCOE: Notre division de recherche et d'analyse peut bien l'avoir fait mais pas la division de l'exploitation.

M. HORNER (*Acadia*): Ne croyez-vous pas que vous devriez le faire avant d'abandonner un tiers de vos voies?

M. GORDON: En ce qui concerne l'abandon des embranchements (et soyez assuré que nous avons étudié tous les moindres détails qui se rattachent à la question) j'ai répété à plusieurs occasions que non seulement la Commission du transport s'en occupe mais qu'il y a aussi une disposition visant l'adoption d'une loi pour nommer pendant une période de 15 ans une autorité veillant à l'organisation des embranchements et pour établir une caisse à cette fin. Tout ceci, pour mettre au point un programme bien réglé destiné à améliorer le service des embranchements. On établira des commissions spéciales chargées de s'occuper de chaque demande, et toute personne y possédant quelque intérêt pourra faire valoir ses droits.

Je soutiens qu'il est mieux de laisser les problèmes à l'étude des commissions que d'essayer de les régler en Comité, de façon générale. Je ne suis pas venu ici pour traiter de façon plus spéciale du programme d'abandon des embranchements car des commissions spéciales nommées à cette fin s'en occuperont dans les moindres détails; nous réunirons alors tous les spécialistes qui vous donneront tous les détails que vous pourrez imaginer, ce qui n'est pas peu dire!

M. HORNER (*Acadia*): En effet!

M. GORDON: Vu le temps qui nous reste, je propose que nous ne nous étendions pas sur le sujet, car nous n'y sommes pas préparés. Il peut vous sembler que, de fait, nous ne possédons pas les détails en question. Cependant, je suis certain que nous les avons. On peut les obtenir et on vous les communiquera en temps et lieu, lorsqu'on nommera les commissions spéciales d'enquête pour étudier la question.

M. HORNER (*Acadia*): J'y consens volontiers.

M. GORDON: Je n'en suis pas certain, mais le ministre pourrait peut-être nous dire si, de fait, on a confié le problème de l'ouest du Canada au ministre de l'Agriculture.

L'honorable J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Si vous me le permettez, monsieur le président, comme l'ordre du jour l'indique, le gouvernement a hâte d'étudier la loi qui se fonde sur le rapport MacPherson mais qui doit attendre son tour. Si le Parlement le permet, on l'étudiera cette année même.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi pas la semaine prochaine?

M. PICKERSGILL: N'ayez aucun doute à ce sujet!

M. HORNER (*Acadia*): Alors lundi.

M. PICKERSGILL: Quand le Parlement aura réglé les autres problèmes, le gouvernement, en tant que gouvernement, aura le droit de décider des mesures législatives les plus urgentes et de la date de leur examen. Quand nous aborderons la question, nous la suivrons jusqu'au bout si le Parlement veut bien l'adopter. Nous n'avons pas l'intention de permettre qu'on abandonne sur une courte période quelque 2,900 milles de voies ferrées dans les Prairies.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ajoutez: sur une courte période. Que voulez-vous dire?

M. PICKERSGILL: Bien, moins de quinze ans, parce que c'est ce qui est proposé.

M. HORNER (*Acadia*): Quinze ans, c'est très court dans la vie d'un pays.

M. PICKERSGILL: Je sais que je suis un simple invité et on ne me laissera peut-être pas continuer sans m'interrompre; toutefois il serait plus simple de me laisser terminer si c'est possible. On demande au Parlement de voter une importante somme et je ne m'attends pas qu'on la dépense ailleurs que dans les Prairies. On peut en placer un peu ailleurs; mais comme je l'ai dit, je ne m'attends pas qu'on en dépense tellement à d'autres endroits dans le but exprès de fermer des embranchements qui, du simple point de vue commercial, devraient être abandonnés en jetant un seul coup d'œil sur le bilan. Nous voulons être certains que cela n'entraînera ni difficulté ni pertes pour les cultivateurs et que les centres ne perdront pas de population.

M. GRÉGOIRE: Ce n'est pas ce que vous avez fait au Québec quand vous avez abandonné des embranchements.

M. PICKERSGILL: Toutefois, j'estime que c'est injuste pour M. Gordon, car ce n'est pas sa besogne propre, mais bien celle du gouvernement. M. Gordon et le National-Canadien ont décidé de ne pas abandonner les embranchements

des Prairies aussi longtemps qu'on n'aura pas adopté les mesures législatives et, comme je l'ai affirmé, c'est injuste pour lui, car il ignore ce que porte le bill. Je le sais, mais il l'ignore.

M. HORNER (*Acadia*): Apportez-le lundi et nous y jetterons un coup d'œil; c'est la mesure législative la plus urgente.

M. PICKERSGILL: C'est un problème urgent. Si vous pouviez persuader vos amis de se hâter en ce qui concerne les affaires qui retiennent actuellement toute l'attention du Parlement, on ne tarderait pas à y arriver.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, un simple rappel au Règlement. Le Comité n'a pas à écouter les remontrances de ses invités. Si le gouvernement préfère discuter le problème du drapeau avant les mesures législatives à l'égard du chemin de fer, intention que le ministre a révélée hier, en tant qu'invité, il n'a pas à insinuer devant le Comité que le Parlement fait obstacle. C'est le gouvernement qui en met.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Je pense qu'on se permet trop d'affirmations gratuites. On a déjà soulevé le problème une ou deux fois et je voudrais qu'on poursuive l'interrogatoire sur les perspectives.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je voudrais poursuivre. Mes questions se rapportent aux perspectives d'avenir du National-Canadien, plus précisément aux expéditions de céréales des Prairies. Comme M. Gordon lui-même nous l'a déjà laissé entendre, je sais que, d'ici quelques années, il ne sera plus président du National-Canadien. Je dis cela, non pas pour l'amoindrir vu que lui-même et le gouvernement l'admettent; d'ailleurs tout le monde sait qu'il devra quitter sa place un jour. Mais il a laissé entendre et, de fait, déclaré très clairement que son discours à Winnipeg avait été bien rédigé et qu'il représentait dans son ensemble la pensée de la direction du National-Canadien.

M. FISHER: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Voilà bientôt deux ans que le dossier est classé. La Chambre des communes en a fait l'objet de débats à plusieurs reprises; je l'ai moi-même remis deux fois sur le tapis. L'an dernier, le Comité l'a étudié. Il y a maintenant un règlement visant les répétitions. C'est une règle générale en ce qui concerne les affaires de la Chambre ou des Comités.

Monsieur le président, je soutiens que nous sommes actuellement en présence d'un cas marqué de répétition. Après tout, quand on a déjà discuté d'un sujet à la Chambre et au Comité, je crois que ce devrait être suffisant. Mais grâce à la persistance de M. Horner nous y revenons encore. Je crois que nous pouvons aller trop loin dans cette veine. Je soutiens que M. Horner a eu beaucoup de latitude en ce qui concerne les questions sur les embranchements et il a soulevé le problème chaque fois qu'il lui a été possible de le faire.

Monsieur le président, je voudrais que vous étudiiez attentivement ma proposition. Il est près de 11 heures.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne vous ai pas interrompu quand vous avez posé des questions?

M. FISHER: Monsieur le président, je me demande simplement s'il n'y a pas moyen de faire cesser un tel interrogatoire?

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez confiance dans l'application de la clôture, n'est-ce pas?

M. FISHER: Oui, j'y crois. Je n'ai jamais été contre cela.

M. HORNER (*Acadia*): J'aurais pu m'en servir plusieurs fois contre vous.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Je crois qu'il faudrait se rappeler que le comité qui siège à l'heure actuelle n'est pas le même qui a siégé les années passées. Par le fait même, si un député veut poser des

questions qui ont déjà été posées dans un autre comité, cela ne devient pas une répétition, mais de nouvelles questions posées devant un nouveau comité. C'est pourquoi je crois, que le genre de questions posées par...

M. HORNER (*Acadia*): J'ignore ce que vous dites; je n'ai pas d'écouteurs.

M. GRÉGOIRE: Si vous vous donniez la peine d'écouter, vous sauriez que je vous concède le droit de poser vos questions. Vous devriez mettre vos écouteurs. Lorsque c'est vous qui parlez, je les mets.

M. HORNER (*Acadia*): Mais je n'en ai pas!

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Je suis convaincu que M. Horner sait qu'il ne nous reste que peu de temps si nous voulons terminer ce matin. Personnellement, je ne m'en soucie guère. Mais de toute façon, je suis certain qu'il en est conscient. C'est pourquoi je lui ai permis de continuer. J'ai cru qu'il était au courant.

M. HORNER (*Acadia*): Voilà précisément ce que j'ai dit à l'ouverture de la réunion ce matin. J'ai déclaré que je renonçais à mes questions sur le personnel et les relations de travail, parce que je désirais connaître certains renseignements sur les perspectives d'avenir. Je veux terminer à 11 heures. Maintenant, nous avons discuté longuement et voilà dix minutes que M. Fisher et compagnie essaient d'appliquer la clôture.

M. BEAULÉ: Quelle compagnie?

M. HORNER (*Acadia*): Pas la vôtre, je sais que vous êtes de compagnie très agréable.

M. GRÉGOIRE: Quelle compagnie?

Le PRÉSIDENT: Poursuivons l'interrogatoire.

M. PICKERSGILL: Je me demande si M. Horner me permettra de placer deux phrases qui, je crois, pourraient nous aider. Au nom du gouvernement, j'ai promis que, tant que le gouvernement actuel serait au pouvoir, il n'abandonnerait pas les embranchements dans les Prairies avant que la Chambre n'ait étudié les mesures législatives qui lui sont présentées. Avec la permission de la Chambre, on soumettra ensuite les mesures à l'étude du Comité. A ce moment, nous connaîtrons les intentions du gouvernement de même que celles du National-Canadien; nous pourrons donc discuter du problème en toute connaissance. J'ai promis cela parce que je crois que ça nous aidera.

M. HORNER (*Acadia*): Je vous en suis très reconnaissant; le Comité aura alors le loisir d'inviter les parties intéressées?

M. PICKERSGILL: Toutes les parties intéressées, certainement.

M. HORNER (*Acadia*): Je vous remercie pour cela, parce que ce problème a suscité quelques inquiétudes. J'aurais deux ou trois autres questions, si on veut me permettre de les poser.

Le PRÉSIDENT: Poursuivez, je vous en prie.

M. HORNER (*Acadia*): Dans votre discours de Winnipeg, vous avez suggéré qu'on élaborât d'autres moyens de transport entre les fermes et les élévateurs de la ligne principale. Croyez-vous que les propriétaires d'élévateurs et les cultivateurs puissent acheter ces voies de chemins de fer de 60 à 70 milles de long et effectuer le transport sur ces voies au moyen de petites locomotives diesel, ou de tracteurs de ferme circulant sur ces voies? Avez-vous songé à cette possibilité?

M. GORDON: Je n'ai rien à ajouter à mon discours de Winnipeg. Ce discours n'avait pas pour but d'apporter des propositions concrètes et, de fait, n'en a pas apportées non plus. J'ai simplement voulu énoncer quelques propositions pouvant se rapporter à l'ensemble du problème. J'ai dit que le problème du

transport du blé devrait être étudié par toutes les parties intéressées afin que tous ces divers aspects puissent être considérés. J'ai dit qu'une discussion convenablement ordonnée devrait conduire à un meilleur système. J'ai dit qu'on pourrait résoudre le problème du transport du blé dans ce pays et aider les cultivateurs de l'Ouest en mettant à exécution les nouvelles idées et les techniques modernes.

Je n'ai indiqué ni exposé aucune proposition concrète. Je ne veux énoncer aucune solution s'appliquant uniquement aux chemins de fer, parce que je n'aborderais alors qu'une partie de l'ensemble du problème. L'idée générale de mon discours était que, pour étudier le problème de façon intelligente, il faudrait absolument en discuter tous les éléments. C'est là tout mon discours.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai très bien compris que votre discours avait une portée générale, mais je voulais néanmoins vous poser une question. Envisagez-vous la vente ou le louage de sections de voie ferrée de 60 à 70 milles de distance qui autrement seront abandonnées ou devront en fin de compte être vendues pour une chanson?

M. GORDON: Je l'ignore. Je ne puis répondre d'aucune façon parce que nous ne pouvons disposer de ces sections de voie ferrée avant que notre programme d'ensemble soit finalement arrêté.

M. HORNER (*Acadia*): Dans votre vue d'ensemble sur le fonctionnement du transport du blé, vous envisagez l'annexion d'un réseau de camionnage. Je vous ai demandé de considérer la possibilité de dévier des wagons de la ligne principale pour le transport du blé. Un tel projet serait-il réalisable?

M. GORDON: Je l'ignore.

M. HORNER (*Acadia*): Croyez-vous que ce serait conforme à une saine administration des chemins de fer?

M. GORDON: Je ne veux absolument pas exprimer une opinion aussi longtemps que le problème n'aura pas été examiné de la façon que j'ai indiquée. Considérer un seul aspect du problème serait inutile et risquerait de créer la confusion.

M. HORNER (*Acadia*): Je constate qu'avec son allocution, M. Fisher est parvenu à faire taire le témoin. Néanmoins, j'insisterai parce qu'il s'agit d'un sujet d'une importance primordiale pour les Prairies, où les cultivateurs et les propriétaires d'élévateurs sont vivement touchés. Nous en entendrons davantage ici et ailleurs au sujet du blé et de l'abandon des embranchements, et, peu m'importe qu'on se répète. Maintenant, toujours relativement au problème du transport du blé, auriez-vous une idée de ce que vous considérez être le format maximum d'un élévateur?

M. GORDON: Je ne suis pas un expert en ce qui concerne le format des élévateurs.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez cependant dit que les élévateurs sont trop petits.

M. GORDON: J'ai dit que cet aspect du problème devrait être considéré.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit que les élévateurs sont trop petits maintenant pour permettre l'exploitation à bas prix. Quel serait le format maximum d'un élévateur d'après vous?

M. GORDON: Je l'ignore.

M. HORNER (*Acadia*): J'estime que cette question est très à propos. Il y a deux semaines justement, j'ai assisté à l'inauguration d'un élévateur tout neuf et j'ai remarqué que ses dimensions n'étaient pas très considérables.

M. GORDON: Je me suis borné à dire que la question du format des élévateurs devrait être examinée et qu'on pourrait améliorer cette situation. Grâce aux nouvelles techniques, etc., on pourrait peut-être découvrir un système

plus convenable. Je n'ai pas dit ce que je crois être le meilleur système et je n'ai pas l'intention de le dire non plus.

M. HORNER (*Acadia*): Vu que vous êtes un des transporteurs de grain important dans les Prairies, lorsque vous critiquez le transport de ce grain, ne croyez-vous pas que vous devriez consulter des propriétaires d'élévateurs qui actuellement en construisent dans toutes les provinces des Prairies, relativement aux dimensions maximums qui se prêtent davantage à une exploitation rentable?

M. GORDON: Au dernier paragraphe de mon discours j'ai dit:

> J'espère qu'en exposant franchement l'urgence d'une action concertée, j'ai apporté une certaine contribution personnelle à la solution du problème.

Il est plus facile d'exposer un problème que de le résoudre. C'est tout ce que j'ai à dire. Je dis que dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest, tous ceux qui sont rattachés de près ou de loin à ce problème devraient se réunir pour une vraie bonne discussion, entendre les suggestions de chacun afin de trouver une solution d'ensemble. Le seul fait que j'ai parlé des élévateurs ne signifie pas que je connais la meilleure façon d'exploiter un élévateur. Je dis seulement ceci: considérez le problème. C'est peut-être parce que vous n'êtes pas à la page. C'est peut-être parce qu'on n'applique pas de façon suffisamment efficace des mesures économiques. Donc, pourquoi ne pas étudier le problème?

M. HORNER (*Acadia*): Il y a eu trop de bruit au sujet de l'abandon possible des embranchements peu fréquentés. Je ne crois pas qu'il s'agisse vraiment d'embranchements peu fréquentés. Je crois que le Pacifique-Canadien ainsi que le National-Canadien se trompent à ce sujet et qu'on n'a pas étudié suffisamment le problème.

M. GORDON: Personne ne vous empêchera d'exprimer votre opinion. Allez-y.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais maintenant m'enquérir du coût d'exploitation d'une ligne de chemin de fer. Pourriez-vous me fournir certains chiffres?

M. GORDON: Je puis vous fournir certains chiffres, mais je ne vois pas comment cela peut se rapporter au présent sujet.

M. HORNER (*Acadia*): Selon moi, cela a certainement une importance dans les Prairies.

M. GORDON: Quels chiffres voulez-vous?

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais savoir quel est, selon le National-Canadien, le coût d'entretien d'un mille de voie ferrée sur une ligne peu fréquentée.

M. GORDON: Quels chiffres avons-nous?

M. TOOLE: Je puis vous indiquer certains chiffres.

M. GORDON: Allez-y, monsieur Toole, et tâchez de nous satisfaire.

M. TOOLE: Nous avons une moyenne qui est, vous devrez vous en souvenir, applicable à tout l'Ouest. Il peut y avoir une différence considérable d'une région à l'autre selon la présence d'un nombre plus ou moins grand de ponts et ponceaux. Mais en moyenne, le coût d'entretien d'un mille de voie ferrée dans l'Ouest s'élève à $3,000 par année.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites qu'il est d'environ $3,000 par année?

M. TOOLE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Seulement pour l'entretien?

M. TOOLE: Absolument.

M. HORNER (*Acadia*): En consultant le rapport de la Commission royale, troisième volume, page 230, j'aperçois un chiffre qui semble être $866 du mille. Je puis me tromper quant à ce chiffre, mais pourriez-vous m'expliquer ce qu'il signifie?

M. TOOLE: Je ne puis faire aucun commentaire sur ce chiffre présentement.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question relativement à la circulation des trains. Je vous ai interrogé au sujet de l'élévateur situé sur l'île Vancouver à Victoria et le transport de wagons à cette île par bateau. Quelle est la durée de l'accord entre le National-Canadien et le propriétaire de l'élévateur?

M. TOOLE: J'ignore de quel élévateur il s'agit.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne savez pas quand cet accord se terminera?

M. GORDON: J'ignore s'il y a même un accord à ce sujet. Y en-t-il un? Avez-vous à l'idée un accord particulier avec un propriétaire d'élévateur?

M. HORNER (*Acadia*): Assurément.

M. GORDON: Je ne me rappelle pas.

M. HORNER (*Acadia*): Vous faites donc cela à titre gratuit?

M. GORDON: C'est un service.

M. HORNER (*Acadia*): Vous faites cela seulement à titre de service?

M. GORDON: Absolument.

M. HORNER (*Acadia*): Vous embarquez sur un navire un train complet, rempli de blé et le traversez à l'île Vancouver.

M. GORDON: La Commission du blé indique où elle désire avoir le blé, et nous le transportons tel que requis.

M. HORNER (*Acadia*): J'envisage cela du point de vue d'un cultivateur des Prairies, ou de quelqu'un qui comprend le chambardement incroyable qu'apporterait aux Prairies l'abandon des embranchements que le Pacifique-Canadien ainsi que vous-même avez proposé. Il me semble qu'on pourrait réaliser là une économie. Il existe sûrement quelques moyens. Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable que les compagnies de blé fassent leur effort et construisent de vastes entrepôts ou que la Commission des ports nationaux accroisse les installations portuaires à l'île de Vancouver? Cela ne s'avérerait-il pas une économie dans le transport du blé?

M. GORDON: Je n'ai pas examiné la question de cette façon. Je ne crois pas que ce soit à moi de dire ce que la Commission du blé ou les propriétaires d'élévateurs devraient faire.

M. HORNER (*Acadia*): Ce sujet relève entièrement des postes «perspectives d'avenir» et «transport du grain». Vous suggérez, pour les Prairies, des changements profonds que vous ne pouvez pas justifier ici selon moi. Je souligne des faits qui sont très évidents pour toute personne ayant la moindre connaissance du transport, et vous dites n'y rien comprendre. Vous ne regardez rien et ne voulez rien voir. C'est tout à fait ridicule. Je remarque qu'il est maintenant 10 h. 30. Je vais garder mes autres questions pour un autre moment.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, les questions de l'Ouest intéressent beaucoup les députés de l'Ouest. Dans notre province, ce sont des pommes de terre, des carottes et des choux qui poussent. Ce n'est pas la même chose et cela se transporte moins par chemins de fer. Mais nous avons un problème dont nous avons traité l'an dernier. Justement, dans la partie qu'on appelle «les perspectives», est le problème du bilinguisme au sein du National-Canadien. J'aurais quelques questions à poser, pendant cinq ou six minutes, à ce sujet. Monsieur Gordon, je crois que depuis la dernière fois que vous êtes venu, on a nommé un vice-président de plus au National-Canadien, qui a été justement un Canadien français, M. Delagrave, je crois.

(*Traduction*)

M. GORDON: En effet.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Combien y a-t-il de membres en tout, à l'heure actuelle, dans le conseil d'administration du National-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Il y en a douze, tel que l'indique cette feuille noire ici.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, au sujet de ce que vous désignez en anglais «the Board of Directors», en français, on l'appelle le conseil d'administration. Ce que vous désignez en anglais «executive», se traduit la Direction, alors bureaux des directeurs et la direction, ce n'est pas la même chose selon les langues, alors, si vous remarquez d'après la traduction, alors, ce que je veux dire, cela serait plutôt ce que vous appelez «Board of Administrators not of Directors», la direction.

(*Traduction*)

M. GORDON: Voulez-vous parler de ceux dont les noms apparaissent à la page 17?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Et quelle est votre question?

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Il y a deux ans, lorsque vous aviez comparu devant nous, vous aviez une liste des membres de la direction, qui ne comprenait pas tous ces noms-là et qui se composait du président, des vice-présidents et du secrétaire. Depuis ce temps-là, vous avez ajouté tous ces noms-là à la liste des directeurs de la compagnie que nous avions il y a deux ans?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je crains de ne pas avoir compris votre question.

M. VAUGHAN: Il y a deux ans, après l'interrogatoire, nous avons présenté au Comité, je crois, une liste des postes. Est-ce de cela que vous voulez parler?

M. GRÉGOIRE: Cest ce que vous appelez un choix.

(*Texte*)

Il y avait le président et dix-sept vice-présidents, que vous appeliez la direction du National-Canadien. Or, aujourd'hui, je vois qu'à la direction du National-Canadien, il y a beaucoup plus que le président et les dix-sept vice-présidents qu'il y avait auparavant. Est-ce que cela veut dire que le nombre de membres de la direction a été augmenté d'autant?

(*Traduction*)

M. VAUGHAN: Je crois que M. Grégoire veut parler du rapport annuel d'alors. Cette liste ici contient beaucoup plus de noms qu'il y en avait alors. Le rapport dont vous voulez parler de même que la liste à cette époque ne traitaient que des fonctionnaires des quartiers généraux, des fonctionnaires régionaux, ainsi que des vice-présidents. Mais cette nouvelle liste ici a pour but de tenir compte de la structure de la compagnie telle qu'elle est réorganisée.

Vous devez vous rappeler qu'il y a des régions telles que la région du Saint-Laurent, la région des Maritimes, la région des Grands lacs, la région des Prairies et la région des Rocheuses.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Voici, lorsque vous tenez une réunion, non pas du bureau de direction, mais des directeurs de la compagnie, c'est-à-dire l'«exécutif», réunissez-vous tous les fonctionnaires désignés à la page 17?

(*Traduction*)

M. GORDON: Non. Cela dépend des circonstances. Nous ne réunissons pas tous les directeurs du National-Canadien pour régler des questions bien particulières. Cela dépend de la situation. Par exemple, si le problème intéresse la région du Saint-Laurent, nous en discuterons avec les directeurs de cette région. Selon notre façon de procéder, plusieurs fois par année, nous faisons venir tous les vice-présidents et nous discutons en général de la ligne de conduite de la société et des perspectives d'avenir en particulier. Nous tenons ensuite une conférence, soit à Montréal, à Winnipeg ou ailleurs avec les vice-présidents des différentes régions: région de l'Atlantique, région du Saint-Laurent, région des Grands lacs, région des Prairies et région des Montagnes.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Lorsque vous vous réunissez pour discuter de l'ensemble des problèmes du National-Canadien, vous ne vous réunissez pas tous ceux qui sont désignés sur la liste qu'il y a ici, mais seulement le président et les vice-présidents de la compagnie?

(*Traduction*)

M. GORDON: Lorsqu'il s'agit d'une conférence générale, oui. En d'autres occasions, nous tenons d'autres réunions auxquelles n'assistent que les hauts fonctionnaires du siège social de la société. Les vice-présidents se réunissent de temps à autre.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, l'an dernier vous nous avez donné un rapport dont j'ai ici copie, sur les objectifs des chemins de fer Nationaux sur la situation du personnel de langue française au sein de l'entreprise. A la page 2 de l'édition française, vous mentionniez le fait d'intéresser un plus grand nombre de Canadiens de langue française compétents aux postes offerts par le National-Canadien. Depuis votre dernière visite, pouvez-vous nous donner le nombre approximatif de promotions qui ont pu avoir lieu ou du nombre de nouveaux employés à des postes importants au sein du National-Canadien?

(*Traduction*)

M. GORDON: Où est-ce?

M. GRÉGOIRE: A la page 2 de la version française.

M. GORDON: Remarquez que nous sommes venus ici il y a seulement six mois, en décembre dernier. Comme je l'ai déjà dit, nous visons en général à mettre les deux langues sur un pied d'égalité de façon à satisfaire aux exigences du public canadien et à trouver comment les Canadiens de langue française peuvent réaliser le mieux possible leur légitime ambition de jouer un rôle dans la société en nous fondant sur le principe de l'égalité des chances et de l'exécution. Depuis la dernière fois que je vous ai parlé, nous nous sommes efforcés tranquillement d'appliquer cette ligne de conduite mais, comme vous le savez, cela prend du temps pour mener l'affaire à bien. Au sujet de la question que vous avez soulevée, nous avons ici un sommaire qui donne une idée générale de la situation.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, je ne suis pas encore rendu là. Je voudrais simplement avoir un chiffre approximatif du nombre de Canadiens de langue française qui ont pu avoir de l'avancement, des emplois et des postes importants depuis six mois?

(*Traduction*)

M. GORDON: Je puis vous donner les chiffres pour la période allant du 1er janvier 1963 au mois de mars 1964. Dans les cadres supérieurs de l'administration, 56 p. 100 des Canadiens de langue française ont obtenu de l'avancement, des postes ou des mutations. Au niveau immédiatement inférieur, que nous appelons les cadres intermédiaires de l'administration, 34 p. 100 des Canadiens de langue française ont obtenu de l'avancement, des postes ou des mutations.

M. GRÉGOIRE: Dans les cadres supérieurs, 56 p. 100 et, dans les cadres intermédiaires, 34 p. 100 ont obtenu de l'avancement, des postes ou des mutations?

M. GORDON: C'est exact.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, est-ce que tous les imprimés du National-Canadien, tous les dépliants ou circulaires sont imprimés à l'heure actuelle dans les deux langues?

(*Traduction*)

M. GORDON: Oui.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Maintenant, une autre question. Dans votre mémoire vous parliez à un moment donné, à l'article 2, B entre parenthèses, de la réalisation d'un programme de recrutement des diplômés et des étudiants des universités de langue française qui se poursuit depuis 1963. Depuis un an, avez-vous un chiffre approximatif du nombre de recrues que vous avez obtenues parmi les diplômés et les étudiants des universités de langue française?

(*Traduction*)

M. GORDON: A la suite des entrevues que les représentants du N.-C. ont eues aux universités mêmes, dans le cadre de notre programme officiel de recrutement dans les universités, dix diplômés de langue française ont accepté un emploi au National-Canadien. Incidemment, ce chiffre représente 23 p. 100 du nombre total de diplômés qui ont été nommés à des emplois permanents au N.-C. au cours de l'année 1963. Cette année, en 1964, à la suite des entrevues que l'on a tenues aux universités, six diplômés de langue française ont accepté un emploi, ce qui représente 26 p. 100 du nombre total de diplômés qui ont été engagés en permanence par tout le pays.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Dans le paragraphe suivant, c'est-à-dire (e), vous mentionnez: Des cours pratiques de langues se donnent depuis quelque temps à un nombre limité d'employés à la Compagnie même. Est-ce que ces cours de langue se donnent et aux Français pour leur permettent d'apprendre l'anglais et aux Anglais pour leur permettent d'apprendre le français?

(*Traduction*)

M. GORDON: Nous avions commencé en novembre 1963 et nous avons presque terminé.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Aux Anglais pour apprendre le français.

(*Traduction*)

M. GORDON: Quant aux cours d'anglais destinés à nos employés de langue française, je ne crois pas qu'ils soient encore commencés, mais la question est en discussion.

M. VAUGHAN: Monsieur Grégoire, nous venons tout juste de finir d'installer le laboratoire de langue, y compris les appareils, les rubans et ainsi de suite, et nous sommes actuellement à organiser les autres programmes d'instruction en anglais.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Une dernière question, monsieur Gordon, qui fait suite à plusieurs remarques au cours de tout votre rapport de l'an dernier, quand vous mentionnez, par exemple, que cette réorganisation a créé une situation sans précédent, en ce qu'elle permettait au Canadien-français d'accepter un poste de commande, dans la province de Québec et vous spécifiez, à ce moment-là, dans la province de Québec et à une autre occasion vous mentionniez: «On prévoit que l'on pourrait faire bénéficier cette formation, environ mille employés des régions bilingues du Canada», et à une autre place, vous mentionniez «depuis quelque temps les requêtes dans la Commission des transports ainsi que la documentation qui s'y rapporte sont préparées dans les deux langues à l'intention des conseils municipaux des services publics, lorsque la requête intéresse une municipalité de la province de Québec», alors, est-ce que ce travail en vue de «biculturaliser» ou «bilinguiser» les chemins de fer Nationaux, d'après ces trois citations que je viens de vous faire, ne se rapporteraient qu'aux endroits bilingues du Canada ou qu'à la province de Québec ou à l'ensemble du pays?

(*Traduction*)

M. GORDON: Pour me servir du même exemple que vous avez donné, lorsque nous adressons de la documentation aux gouvernements municipaux, nous l'envoyons dans les deux langues s'il paraît nécessaire de le faire, mais nous n'avons pas l'habitude de fournir toute notre documentation dans les deux langues par tout le Canada.

Une VOIX: Ce serait ridicule.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que, par exemple dans des villes de l'Alberta ou des villes comme Edmonton où on parle en majorité l'anglais, mais où, tout de même il peut y avoir des échevins de langue française et il y a quantité de villes, Windsor, Winnipeg, London, Sarnia, Moncton ou Fredericton, est-ce que c'est votre intention d'uniformiser cette pratique à la grandeur du pays même, dans les régions qui ne sont pas de la province de Québec ou qui ne sont pas officiellement bilingues.

(*Traduction*)

M. GORDON: Voici ce qui en est. Nos fonctionnaires régionaux savent très bien que nous sommes prêts à fournir n'importe quel document dans les deux langues, si nécessaire, lorsqu'il existe un groupe de Canadiens de langue française. Lorsqu'il ne semble pas y avoir de demande pour la documentation bilingue, nous n'en fournissons pas.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, je vais demander la question autrement. Supposons qu'il y ait des formules à préparer pour la ville de Jonquière, dans mon comté, où c'est 99 p. 100 de langue française, est-ce automatique de le faire en anglais et en français ou de ne le faire qu'en français et en anglais seulement sur demande?

(*Traduction*)

M. VAUGHAN: Exactement.

M. GORDON: Oui, exactement.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, dans certaines régions vous ne le faites qu'en français, et dans d'autres régions, en anglais, mais en général vous essayez de le faire dans les deux langues?

(*Traduction*)

M. GORDON: C'est exact.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, c'est tout monsieur Gordon. Monsieur le président avant de terminer, je voudrais simplement dire à M. Gordon que l'an dernier, lorsque M. Fisher m'avait demandé de proposer une motion de félicitations, j'avais accepté de le féliciter sur le plan qu'il nous avait proposé mais que nous attendrions de voir les résultats du plan, que nous trouvions très beau, mais, que nous attendrions de voir les résultats avant de donner des félicitations sans réserve. D'après les quelques questions que nous avons posées à M. Gordon, et les réponses que nous avons reçues, je crois qu'il y a lieu d'être satisfait du travail des chemins de fer Nationaux en vue de rendre plus bilingue cette compagnie de la Couronne.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cadieu?

Des VOIX: Approuvé.

M. CADIEU: Monsieur le président, je vais m'abstenir de poser plusieurs questions que j'avais l'intention de poser au sujet de l'abandon de lignes de chemin de fer, vu que M. Horner en a traité. Les explications que nous ont données le ministre et M. Gordon me font croire que nous aurons l'occasion de discuter de l'abandon des lignes ferroviaires avant que d'autres mesures soient prises.

Afin de poursuivre l'étude de la question, j'aurais autre chose à demander. Par rapport à l'agriculture, le National-Canadien a déjà eu un service d'aménagement aux fins de la colonisation. Cet organisme existe-t-il toujours?

M. GORDON: Oui, il existe toujours dans notre organisation, mais il est désigné par un autre nom. Il a été fusionné avec notre service de ventes.

M. VAUGHAN: En effet.

M. CADIEU: Pendant bien des années, cet organisme a travaillé beaucoup à installer de nouveaux embranchements. Le service de la colonisation a intéressé plusieurs colons à aller s'établir dans des régions d'aménagement rural et de s'y construire des maisons de ferme sur la foi des indications fournies par le National-Canadien voulant qu'il leur construirait une ligne de chemin de fer. Ne croyez-vous pas que le N.-C. fait preuve de négligence en laissant ces lignes inachevées? Je veux parler, par exemple, de la ligne inachevée à partir de Frenchman Butte jusqu'à Heinsberg (Alberta) et du fait qu'on ait laissé des gens aller s'établir là pour la vie, y construire leurs maisons, des établissements et d'aménager de très belles fermes. Je pourrais dire la même chose de la ligne inachevée de St-Walburg jusqu'à Grand Centre (Alberta) où l'on a aménagé la pente de la voie mais où les rails n'ont jamais été installés après que les colons eussent été rendus pour exploiter la région. Vous proposez maintenant d'abandonner la ligne Turtleford-Medstead-Shellbrook. Il en résultera que toute cette région sera privée du service ferroviaire. A mon avis, le National-Canadien a l'obligation de combler ces lacunes. Lorsque ces gens sont allés s'établir dans cette région et qu'on leur a fait croire qu'ils allaient être situés sur le parcours d'une ligne de chemin de fer, je pense qu'on les a induits en erreur. Ils se sont construit de belles maisons et ont bien

aménagé leurs fermes et voilà que le National-Canadien n'a pas tenu sa promesse. Il s'agit là, à mon avis, d'une mauvaise administration. Si la ligne n'a pas pu rapporter, c'est, en réalité, parce qu'elle n'était pas finie, il restait ces lacunes à combler.

La question m'intéresse vivement. Je dois dire, cependant, que j'ai éprouvé une certaine satisfaction à vous entendre dire l'autre jour que vous consentiez à étudier de nouveau la possibilité de combler ces vides et j'ose espérer que vous le ferez.

J'aimerais vous soumettre une autre question. Pour ce qui est de l'action conjointe des deux grands réseaux, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, que fait-on au sujet des droits d'exploitation qui, à mon sens, ont tourné au désavantage du pays.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une question à poser au sujet de l'abandon des lignes de chemin de fer. Avez-vous présenté des demandes à la Commission des transports en vue de l'abandon, et la Commission doit-elle entendre votre cause, même si la Chambre est présentement saisie des mesures législatives à prendre?

M. GORDON: En principe, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et elle doit aussi entendre la cause du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Oui. Elle y est tenue par la loi. Cependant, en vertu d'une entente, nous avons fait parvenir nos demandes à la Commission en lui demandant d'en remettre l'étude à plus tard. Autrement dit, nous avons renoncé au droit de comparaître en soumettant une requête demandant d'attendre que le projet de loi de la commission MacPherson soit décrété pour s'en occuper.

Le PRÉSIDENT: Adoptons-nous le rapport?

Des VOIX: Adopté.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai encore une question à poser au ministre des Transports. Ai-je raison de dire ce qui suit: vous présentez le rapport de la commission MacPherson à la Chambre, on lui accorde la haute préférence sur tout autre projet de loi, il est référé à ce Comité et puis il retourne à ce que vous considérez vraiment la haute priorité.

M. PICKERSGILL: Je crois, monsieur Horner, qu'il serait peut-être bon que nous agissions avec beaucoup de prudence (tout au moins c'est mon opinion).

Je n'ai jamais dit que ce projet de loi devait passer en premier. Ce n'est pas ce dont je m'occupe dans le cabinet. Je m'en suis occupé pendant la dernière session, mais pendant la présente session je ne suis pas parmi les ministres qui décident en premier ressort. Le premier ministre et le leader de la Chambre donnent leur avis au sujet de la haute priorité.

J'ai affirmé, et je le soutiens encore, que c'est un projet de loi très important. Et ce gouvernement, ainsi que tout autre gouvernement, doit régler l'ordre dans lequel nous devons proposer les projets de loi. C'est le cabinet qui décide et, en principe, le premier ministre.

M. HORNER (*Acadia*): Je trouve que ce qui a été dit devant le Comité confirme le fait qu'il y a deux projets de loi importants pour le bien-être du pays, qui sont en suspens. Et je vous demande si vous ne trouvez pas raisonnable de voir le rapport de la commission royale MacPherson, de faire la première et la deuxième lecture et ensuite de le présenter en premier, avant le drapeau, par exemple?

Une VOIX: Continuez donc.

M. HORNER (*Acadia*): Ensuite on reviendra à la question du drapeau, pendant que le Comité étudiera le rapport de la commission royale MacPherson.

M. PICKERSGILL: Si nous pouvions nous entendre pour suivre ces étapes sans nous égarer dans les discussions et le présenter au Comité pour y être discuté, cela m'intéresserait beaucoup, mais c'est une question de temps.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

Y a-t-il quelqu'un qui veuille proposer l'adoption du rapport?

M. LLOYD: Je le propose.

M. MATTE: J'appuie la proposition.

Des VOIX: Adopté.

M. LACHANCE: Vous faites l'obstruction systématique à la discussion sur le drapeau.

M. HORNER (*Acadia*): Qui fait de l'obstruction systématique au projet de loi sur le drapeau?

Dès que quelqu'un parle pendant cinq minutes dans ce Comité, on m'accuse de faire obstruction au Comité.

M. LLOYD: Je pense que tous les députés devraient se rendre compte qu'ils auront d'autres chances de discuter la matière en question. Je suis d'avis que l'on devrait d'abord en finir avec le sujet que nous discutons; ensuite nous nous occuperons des autres questions.

Le PRÉSIDENT: Le rapport a été adopté. Allons-nous adopter le budget d'immobilisations et d'exploitation du National-Canadien?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le rapport du vérificateur qui est devant le Parlement?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Adoptons-nous le rapport annuel du National-Canadien sur la réserve des caisses fiduciaires?

Des VOIX: Adopté.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, serait-il possible de nous occuper d'Air-Canada, par exemple, lundi matin? Je suis prêt à le proposer.

Le PRÉSIDENT: J'avais l'intention de continuer avec ce rapport lundi matin à 10 heures, mais il y a peu de députés qui arrivent d'aussi bonne heure que moi.

M. FISHER: Pourquoi pas mardi?

Le PRÉSIDENT: Lundi serait préférable.

M. ROCK: La plupart des députés sont ici à dix heures le lundi matin.

M. PICKERSGILL: Si les honorables membres veulent bien m'écouter, je ne peux pas être ici lundi, parce que j'ai un engagement antérieur, et je serai ailleurs pour une affaire du gouvernement, mais je propose que l'on se réunisse lundi après-midi à 4 heures.

M. RHÉAUME: Je propose que nous discutions d'Air-Canada lundi après-midi à 4 heures.

M. PICKERSGILL: Je dois dire que M. MacGregor m'a prévenu qu'il y aurait une réunion du conseil d'administration vendredi de la semaine prochaine, et je demande au Comité d'en tenir compte. Si le Comité ne peut pas terminer la question avant vendredi, il devra s'absenter et vous devrez reporter la séance jusqu'à la semaine suivante.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis tout à fait d'accord.

Des VOIX: Accepté.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCES DU LUNDI 22 JUIN ET DU MARDI 23 JUIN 1964

Concernant
LE RAPPORT ANNUEL ET LE BUDGET DES DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ AIR-CANADA

TÉMOINS:

L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports: de la *Société Air-Canada*: MM. G. R. McGregor, président, W. S. Harvey, vice-président (finances), J. L. Rood, directeur des opérations de vol, R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures, D. W. Benson, directeur adjoint du service des passagers, A.-J. Gauthier, directeur régional des relations extérieures et des relations avec le gouvernement.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
21177—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Jean-T. Richard

Vice-président: James Brown

MM.

Addison
Armstrong
Balcer
Basford
Beaulé
Béchard
[3]Bell
Berger
Boulanger
Brown
Cadieu
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*):
Cantelon
Cantin
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Émard
Fisher
Foy
Godin
Granger
Grégoire
Guay
Hahn
[2]Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Kindt
Korchinski
Lachance
Lamb
Laniel
Latulippe
Lessard (*Saint-Henri*)
Lloyd
Macdonald
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
McNulty
Millar
Olson
Orlikow
Pascoe
Prittie
Rapp
Regan
Rhéaume
Rock
Ryan
Southam
[1]Stefanson
Stenson
Tucker—60.

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

---

[1]M. Muir (*Lisgar*) remplace M. Stefanson le 22 juin 1964.
[2]M. Nugent remplace M. Horner (*Acadia*), le 22 juin 1964.
[3]M. Pugh remplace M. Bell le 22 juin 1964.

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 22 juin 1964

Il est ordonné: Que les noms de MM. Muir (*Lisgar*), Nugent et Pugh soient substitués à ceux de MM. Stefanson, Horner (*Acadia*) et Bell respectivement, sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté.

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

PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 22 juin 1964
(10)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 4 h. 04 de l'après-midi, sous la présidence de M. Richard.

Présents: MM. Basford, Berger, Cadieu, Cantelon, Cantin, Cooper, Crossman, Crouse, Fisher, Grégoire, Hahn, Irvine, Lachance, Lamb, Lloyd, Macdonald, MacEwan, Marcoux, Matte, McBain, McNulty, Muir (*Lisgar*), Nugent, Pascoe, Prittie, Pugh, Rhéaume, Richard, Rock, Stenson, Tucker (31).

Aussi présent: L'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports.

Assistent à la réunion: De la société Air-Canada: MM. G. R. McGregor, président, W. S. Harvey, vice-président (finances), J. L. Rood, directeur des opérations de vol, R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures, D. W. Benson, directeur-adjoint du service des voyageurs, et A.-J. Gauthier, directeur régional des relations extérieures et des relations avec le gouvernement.

Le président souhaite la bienvenue aux administrateurs de la société Air-Canada, notamment à M. G. R. McGregor, président, qu'il invite à donner lecture du rapport annuel de 1963 d'Air-Canada. Cependant, le Comité convient de dispenser M. McGregor de donner lecture du rapport annuel et procède plutôt à l'interrogatoire, article par article.

Les articles suivants sont adoptés à l'unanimité: *Revue financière* et *Fonds d'assurance.*

M. Nugent demande ensuite au ministre des Transports de déposer le contrat d'Air-Canada; le ministre s'engage à le faire.

A 5 h. 55 de l'après-midi, à l'article intitulé: *Accroissement du trafic et du service,* le Comité s'ajourne jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

(11)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit de nouveau à 8 h. 05 du soir, sous la présidence de M. Richard.

Présents: MM. Basford, Berger, Cantelon, Cantin, Crouse, Fisher, Granger, Guay, Hahn, Irvine, Lachance, MacEwan, Marcoux Matte, Muir (*Lisgar*), Pascoe, Prittie, Rhéaume, Richard, Rock, Stenson, et Tucker (22).

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance de l'après-midi.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de 1963 d'Air-Canada.

La section intitulée: *Accroissement du service et du trafic* est adoptée à l'unanimité.

L'interrogatoire des témoins est interrompu à 10 heures et demie du soir et le Comité s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin.

(A noter que tous les témoignages indiqués (Texte) dans le compte rendu de la séance du 22 juin 1964 (séance de l'après-midi) ont été enregistrés au moyen d'un appareil électronique conformément à une recommandation contenue dans le septième rapport du comité spécial de la procédure et de l'organisation, qui a été présenté et adopté le 20 mai 1964.)

MARDI 23 juin 1964.
(12)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui, à 10 h. 07 du matin, sous la présidence de M. Richard.

Présents: MM. Balcer, Basford, Beaulé, Béchard, Berger, Brown, Cantelon, Cowan, Crossman, Fisher, Granger, Grégoire, Guay, Hahn, Kindt, MacEwan, Marcoux, McBain, McNulty, Muir (*Lisgar*), Orlikow, Pascoe, Prittie, Rapp, Rhéaume, Richard, Rock et Tucker. (28)

Aussi présents: De la société Air-Canada: MM. G. R. McGregor, président, W. S. Harvey, vice-président (finances), J. L. Rood, directeur des opérations de vol, A.-J. Gauthier, directeur régional des relations extérieures et des relations avec le gouvernement, D. W. Benson, directeur adjoint, Service des voyageurs.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de la société Air-Canada.

Les sections intitulées *Matériel et installations, Personnel* et *Perspectives* sont adoptées à l'unanimité.

Le rapport annuel de la société Air-Canada de 1963 est adopté au complet et à l'unanimité.

Les documents suivants ont été adoptées aussi à l'unanimité, savoir, le *Rapport des vérificateurs au Parlement de la société Air-Canada, année terminée le 31 décembre 1963,* et le Budget des immobilisations de la société Air-Canada de 1964.

M. Rhéaume recommande qu'une déclaration faite par l'honorable John Whitney Pickersgill, ministre des Transports, soit insérée dans le rapport du comité à la Chambre des communes.

M. Berger propose, appuyé à l'unanimité, un vote de remerciement à M. G. R. McGregor pour les efforts qu'il a déployés en vue de favoriser le bilinguisme chez les employés de la société de la Couronne dont il est le président.

Le président remercie en son nom et au nom des membres du Comité les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et de la société Air-Canada de leur patience à répondre à toutes les questions que les membres du Comité ont posées.

A 12 h. 38 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 22 juin 1964.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, cet après-midi, nous étudierons le rapport d'Air-Canada.

Sont présents avec nous cette après-midi: M. G. R. McGregor, président; M. W. S. Harvey, vice-président (finances); M. J. L. Rood, directeur des opérations de vol; M. A.-J. Gauthier, directeur régional des relations extérieures et des relations avec le gouvernement, qui n'est pas encore arrivé, mais qui doit venir plus tard.

M. McGregor, au nom de notre Comité, je vous souhaite la bienvenue et, afin d'épargner du temps, je vous demande de donner lecture du rapport que vous avez soumis à notre Comité, afin que nous puissions l'étudier.

M. G. R. McGregor (*président, société Air-Canada*): Merci, monsieur le président.

J'aimerais à me permettre un petit préambule avant de commencer. Il est évident qu'il y aura des répétitions et de la confusion au sujet du nom de la société. A l'heure actuelle, je pourrais peut-être expliquer quelle est la situation. Le bill privé n° C-2 a été adopté à la Chambre des communes. Il a été modifié jusqu'à un certain point au Sénat qui l'a approuvé ensuite et, plus tard, il a reçu l'assentiment royal; il contient une disposition d'après laquelle son entrée en vigueur dépend d'une proclamation. A mon avis, le bill est devenu une loi, mais il n'a pas encore été proclamé. La date recommandée pour la proclamation est le 1er janvier 1965.

Avant que le nom puisse être changé officiellement, il faudra avoir recours à certaines mesures légales. Il y a lieu de considérer certaines choses, comme nos permis de routes aériennes émises par les autorités aériennes des gouvernements étrangers. Il est nécessaire qu'elles aient une date déterminée à laquelle le nom officiel doit être changé. Si quelqu'un parle d'Air-Canada ou de *TCA* ou de *Trans-Canada Air Lines*, nous savons que nous parlons de la même société.

Je veux aussi dire, avant de commencer la lecture du rapport, que je remercie beaucoup le Comité d'avoir consenti à siéger aujourd'hui. Je dois assister à une réunion du Conseil d'administration à Vancouver dans quelques jours et je suis très heureux que nous puissions commencer aujourd'hui.

Le rapport porte la date du 7 février 1964 et il est adressé au ministre des Transports. Il se lit comme il suit:

RAPPORT ANNUEL

7 février 1964

A l'honorable Ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le ministre,

Le Conseil d'administration de la Société Air-Canada a l'honneur de vous soumettre son rapport annuel pour l'année 1963.

La période écoulée en a été une de contrastes, caractérisée à la fois par un raffermissement de la situation financière et, vers la fin de l'année, par une grande tragédie.

Revue financière

Après trois années déficitaires, Air-Canada a terminé l'exercice 1963 avec un revenu net de $527,875. Le revenu avant paiement des intérêts s'élevait à

$12,146,388, soit une rémunération de capital de 4¾ p. 100, à rapprocher de 3¼ p. 100 l'année précédente.

Quatre facteurs principaux expliquent ce rétablissement:

un rapport plus élevé par voyageur-mille attribuable surtout aux mesures de l'année précédente sur les tarifs;

une légère augmentation du trafic-voyageurs à horaire fixe;

l'expansion considérable des nolisements vers l'Europe, déterminée par la participation plus active d'Air-Canada à ce marché;

un nouvel abaissement des frais unitaires résultant de la proportion accrue des DC-8 dans l'ensemble des appareils.

En revanche, le coefficient d'utilisation en passagers payants des services à horaire fixe a fléchi de 60 à 59 p. 100.

La recette moyenne par voyageur-mille a atteint 6.21c., ou 3 p. 100 de plus, après une année entière d'application des tarifs modifiés l'année précédente. En mars, on établissait un tarif familial améliorée en première classe, pour l'Amérique du Nord. Tout en tendant à comprimer le rapport par voyageur-mille, il a stimulé le trafic de première classe et haussé le coefficient d'utilisation de cette catégorie. En avril, les tarifs pour les Caraïbes étaient modifiés en conformité des ententes de l'Association internationale du transport aérien (IATA) et les recettes des services méridionaux s'en trouvaient améliorées.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je crois que chacun a reçu un exemplaire de ce rapport annuel il y a un ou deux mois. Je suis certain que tout le monde l'a lu et je crois que tous les membres seraient consentants à ce que M. McGregor se dispense de donner lecture du rapport au complet. Je suis certain que les délibérations du Comité en seraient hâtées et qu'il pourrait faire son travail. Comme je suis certain que tout le monde l'a lu, je demande qu'on soit dispensé d'en donner lecture au Comité.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas quel est le sentiment des autres membres du Comité. D'habitude le rapport est lu. Mais si le Comité pense qu'il ne doit pas être lu, je suis à votre disposition à ce sujet.

Des VOIX: Dispensons-nous de la lecture.

Le PRÉSIDENT: Bien, si vous n'avez pas d'objections, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Je n'en ai certainement pas.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien. Convenons-nous que le rapport soit considéré comme ayant été lu?

Des VOIX: D'accord.

M. MCGREGOR: Voici le texte du rapport:

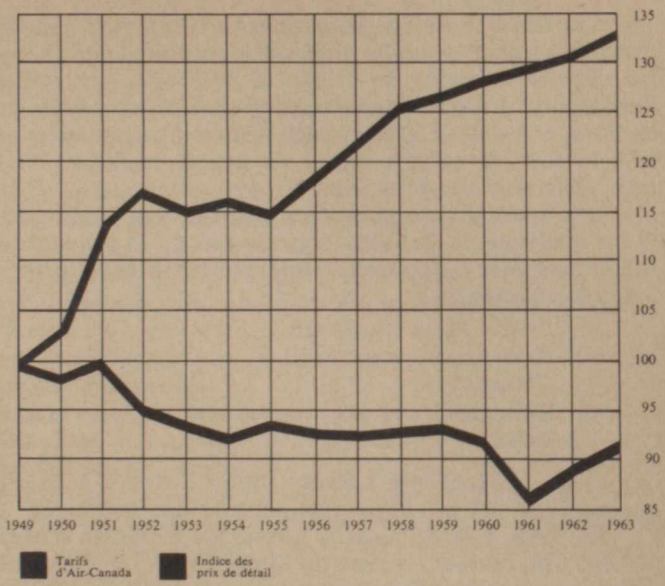
Le trafic-voyageurs des services à horaire fixe a été de 3 p. 100 supérieur à l'année précédente. Le total des passagers, horaires fixes et nolisements, a augmenté de 9 p. 100 en raison principalement du trafic-nolisements au-dessus de l'Atlantique, qui a été huit fois plus considérable et a constitué près d'un tiers du trafic-voyageurs de cette ligne.

L'augmentation du trafic-voyageurs en Amérique du Nord a été inférieur à 2 p. 100, le progrès de fin d'année contrebalançant le recul antérieur. Le volume, toujours élevé, des services transcontinentaux n'a presque pas varié. Certaines lignes de courte distance ont enregistré une diminution. Seuls les services à horaire fixe des Bermudes et des Caraïbes ont accusé une hausse considérable du trafic-voyageurs: 31 p. 100.

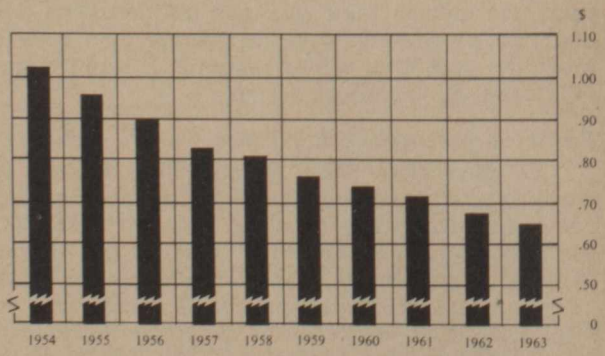
Le trafic-fret du réseau a augmenté de 22 p. 100. Le fret au-dessus de l'Atlantique a accusé une croissance rapide après l'instauration d'un service de fret par DC-8 au début de l'année. Le volume des messageries a augmenté de 7 p. 100, et celui du courrier de 8 p. 100.

L'interaction de ces recettes et augmentations s'est traduite par un revenu total de $199,390,290, ou 9 p. 100 de plus que l'année précédente.

Indice de la recette moyenne par voyageur-mille en regard de l'indice des prix de détail
1949-1963
(Année 1949 = 100)



Revenu moyen par tonne-mille de courrier, service nord-américain
1954-1963



Les frais unitaires se sont sensiblement améliorés en 1963. Les dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible sont tombées de 29.67c. à 28.15c., et les dépenses totales de 31.52c. à 29.75c. Le graphique de la page 14 montre l'abaissement des frais unitaires réalisé au cours des dix dernières années—plus de 30 p. 100 depuis 1954. Amélioration d'autant plus appréciable qu'on a intensifié le service sur les lignes de courte distance, où le trafic est faible et les frais notablement plus élevés.

Une plus grande utilisation des DC-8 et Vanguard a augmenté de 18 p. 100 la productivité de la flotte en portant à 3,744 le nombre des tonnes-milles disponibles par heure-appareil. Voici comment cette productivité est répartie entre les types d'appareils:

	Tonnes-milles disponibles par heure-appareil
Viscount	1,200
Vanguard	3,858
DC-8	9,082

Cette productivité accrue, jointe à une légère diminution de personnel, a augmenté de 16 p. 100 la productivité des employés.

En 1963, comme dans le passé, les dépenses d'ordre capital, au montant de $28,800,000, restent en deça du budget autorisé. Ce montant est formé principalement des dernières échéances de quatre DC-8, des versements prévus pour un autre, et des premiers versements sur six DC-9. Les disponibilités de la Société y ont pourvu sans nécessiter d'emprunt. La dette de la Société n'a donc pas varié depuis la fin de 1962 et l'augmentation des intérêts a été relativement faible en 1963.

La dépréciation s'est élevée de 13 p. 100 à cause principalement des investissements en matériel de vol. La Société a continué d'établir la dépréciation de ses appareils, de son matériel au sol et de ses immeubles de la même façon et selon les mêmes taux que par les dernières années. Ce mode comporte une dépréciation systématique de chaque bien pour la période prévue d'utilisation pratique jusqu'à sa valeur restante. Il s'agit d'une pratique courante dans toute l'industrie du transport aérien.

Fonds de prévoyance-assurance

La chute d'un DC-8 en novembre a porté un dur coup au fonds de prévoyance-assurance de la Société. La perte de l'appareil l'a réduit de $7,114,000. Les contributions à ce fonds en 1963 ont été de $3,950,000, l'équivalent estimatif des primes qu'il aurait fallu verser à des services extérieurs. Le montant de $5,982,000 figurant au bilan tient compte de ces transactions.

Un autre accident, survenu à Londres, a très fortement endommagé un second DC-8 et les dépenses supplémentaires découlant de ces deux accidents pourraient fort bien atteindre $7,200,000. Le reste du fonds et les contributions de 1964 devraient suffire à y faire face. On ne prévoit pas que ces accidents placent le fonds dans une situation déficitaire.

Toutefois, à moins de pouvoir porter les contributions annuelles à un montant supérieur aux primes estimatives qu'il faudrait verser pour des assurances extérieures, le fonds mettra plusieurs années à atteindre le chiffre de $10 millions fixé par le Conseil d'administration.

Accroissement du service et du trafic

Les 3,883,590 passagers transportés par les services à horaire fixe d'Air-Canada en 1963 représentaient une faible augmentation sur l'année précédente, mais l'allongement de la distance moyenne des voyages a haussé de 3 p. 100 le revenu par voyageur-mille. Cette hausse, qu'on pourrait estimer réconfortante, représente en réalité un recul sur l'augmentation de 7 p. 100 enregistrée par le trafic-passagers intérieur en 1962, et justifie la conviction de la Société qu'il

ne faut plus s'attendre à une intensification marquée des voyages aériens et que les fluctuations du transports aérien dépendront désormais beaucoup plus étroitement de la conjoncture économique du pays.

Afin de répondre aux exigences du trafic, le nombre des sièges-milles disponibles a été augmenté de 5 p. 100, alors qu'il avait fallu l'accroître de 14 p. 100 l'année précédente.

Le service de fret a transporté 32,000,000 de tonnes-milles, une augmentation considérable de 22 p. 100. Les messageries ont augmenté de 7 p. 100 pour s'établir à 3,800,000 tonnes-milles. Parmi les nombreux facteurs qui ont déterminé cette heureuse tendance, mentionnons l'accroissement de la capacité-fret des jets, les efforts déployés par l'industrie et le gouvernement canadiens en vue de s'assurer de nouveaux débouchés extérieurs, l'abolition des surchages canadiennes sur l'importation et la campagne intensive de promotion du fret aérien menée par la Société.

Le DC-8 mixte passagers-fret a été intégré au service transatlantique assuré par les DC-8 ordinaires et un service fret par jet à horaire fixe a été établi en octobre entre Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver, chaque vol représentant une capacité de 45,000 livres de marchandises. Cette initiative a permis l'instauration d'un service-fret par jet trois fois la semaine entre Vancouver et Londres, reliant ainsi le même jour l'Ouest canadien au Royaume-Uni.

Évaluées en trafic total, les tonnes-milles payantes ont augmenté de 10 p. 100 et les tonnes-milles disponibles, de 13 p. 100.

Une plus grande utilisation du matériel à réaction et la substitution de Vanguard à turbopropulseurs, plus gros et plus rapides, aux Viscount sur certaines lignes ont permis à la Société d'améliorer la quantité de ses services de transport. Durant les mois d'été, elle a maintenu cinq vols transcontinentaux à réaction par jour et 26 vols de la même catégorie par semaine au-dessus de l'Atlantique, soit plus de 3,400 sièges dans l'une ou l'autre direction.

Air-Canada reconnaît que le public est l'arbitre suprême de la qualité de ses services. Conformément à ce principe fondamental, elle a continué d'investir argent et efforts dans les mesures d'évaluation de la qualité qu'elle maintient depuis quinze ans. Ces mesures comprennent des sondages périodiques d'opinion auprès des passagers, de même qu'un échantillonnage méthodique et objectif de la qualité du service dans les secteurs de première importance pour le voyageur comme les réservations, les bureaux de vente et d'aéroport, la ponctualité, la bonne tenue des appareils, la diligence dans la manutention des bagages et le service de fret. L'évaluation de la qualité est soumise à des normes très rigoureuses et les constatations signalent à la direction les secteurs qui requièrent son attention.

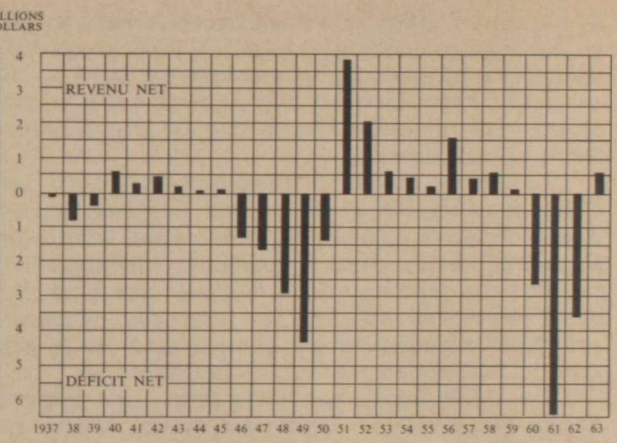
En 1963, Air-Canada a marqué le vingtième anniversaire de son service transatlantique et le quinzième de sa ligne des Caraïbes en y offrant une capacité sans précédent et en transportant un nombre record de voyageurs sur ces deux lignes.

Les aéroports de Brandon, Yorkton, Swift Current et Medicine Hat ne pouvant recevoir les Viscount, les plus petits appareils de la flotte à turbine d'Air-Canada, la Société a dû cesser de desservir ces villes. On a cependant préparé le transfert de ces services à la TransAir avec l'approbation des autorités fédérales et ce transporteur prenait la relève le 15 avril. Air-Canada a alors disposé de ses deux derniers DC-3, mettant ainsi un terme à son exploitation des avions à pistons.

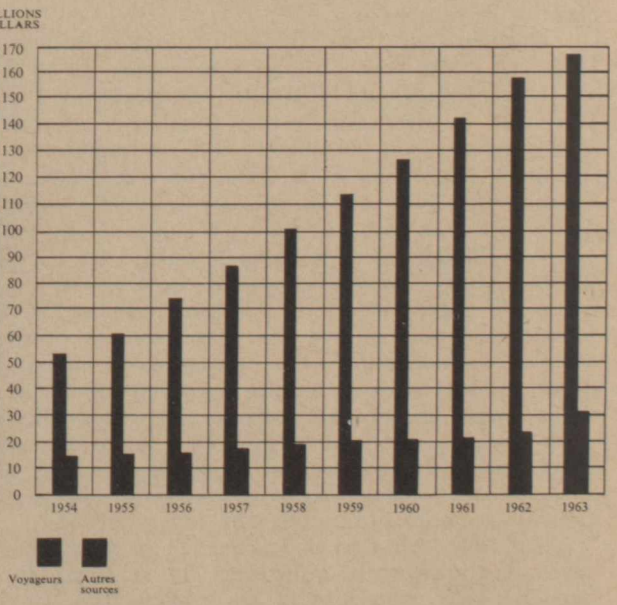
En septembre, un service Viscount reliait Trois-Rivières à la ligne Montréal-Québec.

La promotion des ventes a été intensive toute l'année durant. Air-Canada a mené une campagne publicitaire d'envergure visant à stimuler le voyage aérien du Canada au Royaume-Uni et en Europe. Les résultats en ont été

Revenu ou déficit net 1937-1963



Sources de revenu du réseau d'Air Canada 1954-1963



satisfaisants. La qualité de la promotion est demeurée élevée et Air-Canada s'est de nouveau placée en tête des transporteurs canadiens pour la publicité. Un film de la Société a été jugé le meilleur film canadien de voyage de l'année à l'occasion du concours de films de l'Association canadienne du tourisme.

Une collaboration soutenue avec le ministère des Postes du Canada s'est traduite en 1963 par un volume sans précédent de courrier intérieur et par une nouvelle amélioration des normes de service déjà très élevées dont fait l'objet ce traffic prioritaire. Comme prévu, l'augmentation du courrier intérieur, qui a atteint 11,300,000 tonnes-milles, a eu pour effet d'abaisser les frais unitaires du ministère des Postes, dont la moyenne annuelle de 68¢ par tonne-mille en 1962 est tombée à 65¢ en 1963. L'entente qui nous a valu, d'une année à l'autre, ce rapport constant entre le volume et le prix unitaire dure depuis treize ans sans qu'on ait apporté la moindre modification à son principe. Elle est unique en son genre et c'est à elle que les Canadiens doivent dans une large mesure de bénéficier du meilleur service de courrier aérien qui soit au monde au plus bas prix.

Le volume du courrier transporté sur les lignes internationales a également atteint un chiffre sans précédent. Des ententes ont été conclues avec trois sociétés étrangères pour le transport réciproque du courrier. Ces lignes ont accepté de transporter dans leurs pays respectifs le courrier en provenance du Canada, tandis qu'Air-Canada leur rend la pareille selon les mêmes modalités. L'expérience de 1963 a montré que ces ententes, les premières du genre dans le domaine de l'aviation civile internationale, n'ont pas été avantageuses seulement pour les lignes en cause, mais qu'elles on grandement contribué à améliorer la qualité du service aéropostal international.

Aux conférences de l'Association internationale du transport aérien (IATA), Air-Canada a joué un rôle de premier plan dans les tentatives visant à la réduction des tarifs de l'Atlantique-Nord. Ses efforts ont donné des résultats appréciables et c'est la conviction de la Société que si elle n'avait défendu aussi fermement ses positions, seule quelquefois parmi les transporteurs internationaux, les tarifs devant probablement entrer en vigueur le 1er avril 1964 seraient plus élevés.

Dans l'ensemble, le régime des tarifs-passagers est demeuré inchangé sur les lignes intérieures. Malheureusement, le problème des différences de tarifs entre les lignes transcontinentales d'Air-Canada et de la Canadian Pacific Airlines est resté sans solution malgré tous les efforts d'Air-Canada.

Les tarifs de fret aérien entre le Canada et les Caraïbes ont été abaissés par trois fois au cours de l'année, ce qui n'a pas manqué de stimuler un marché déjà en plein essor.

Le maintien de l'entente commerciale avec la British Overseas Airways Corporation touchant les routes de l'Atlantique-Nord s'est avéré de nouveau économiquement sain et a valu aux voyageurs des horaires plus souples et des normes élevées de service.

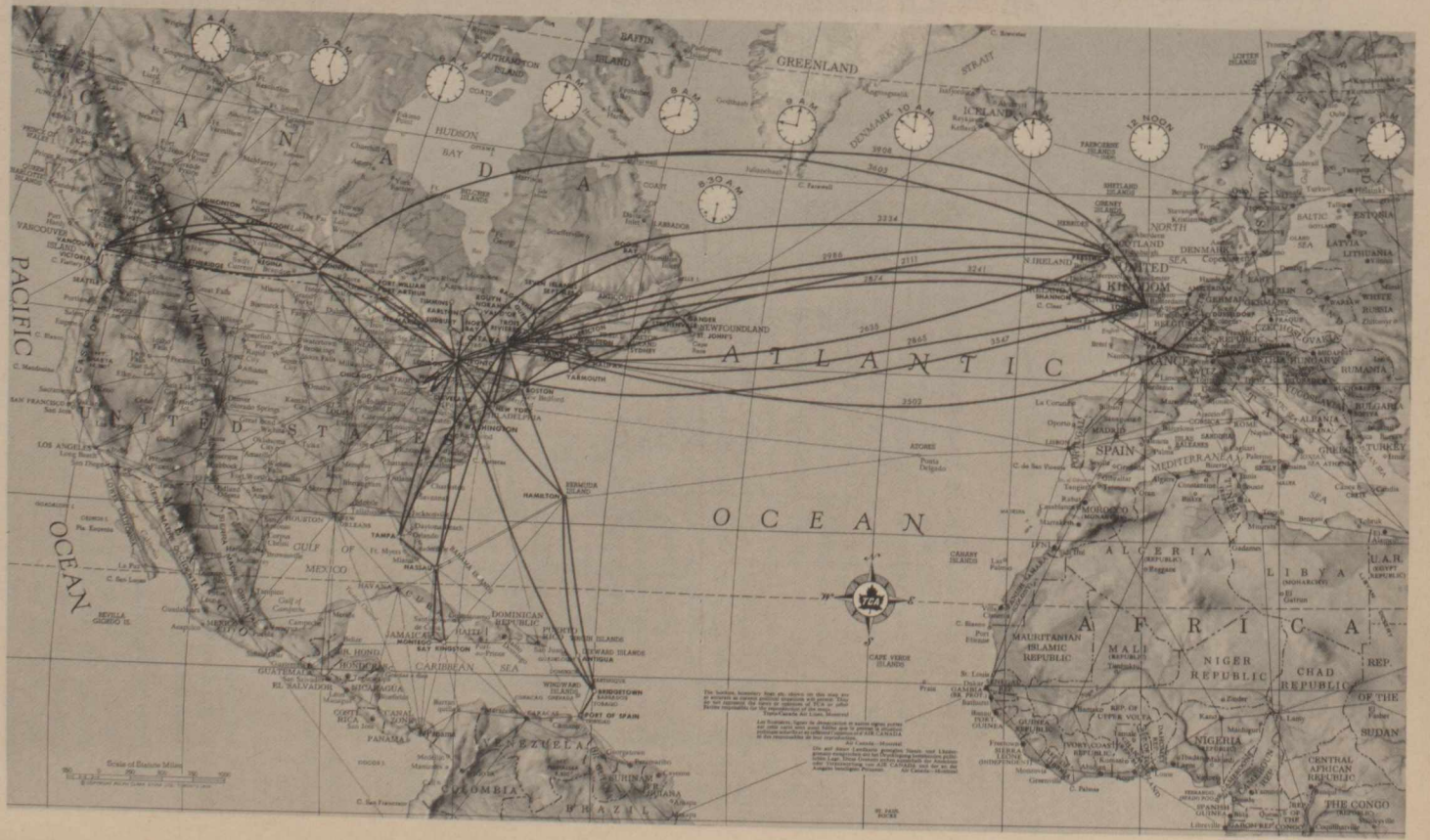
A la fin de l'année, le réseau d'Air-Canada, la neuvième plus importante ligne aérienne du monde libre, comprenait 37,267 milles de voies aériennes reliant le Canada aux États-Unis, aux îles Britanniques, à l'Europe et aux Caraïbes. La carte des pages 12 et 13 illustre l'ampleur de ce réseau.

Matériel et installations

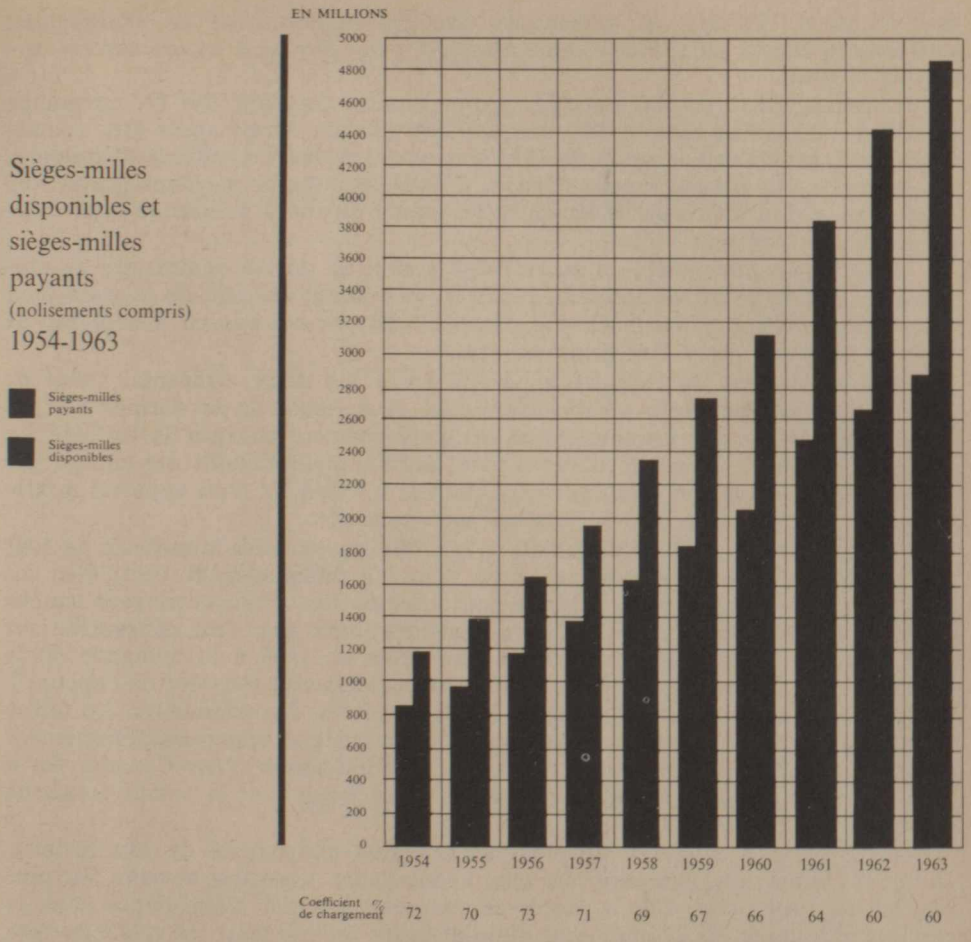
La flotte d'Air-Canada affectée au service de ligne comprenait, à la fin de l'année, 75 appareils: 13 DC8, 22 Vanguard et 40 Viscount. En outre, un DC-8 subissait des réparations et six Viscount étaient au rancart. Deux autres Viscount ont été vendus au cours de l'année. Le matériel de vol de la Société, entièrement à turbine, était bien équilibré et agencé avec soin afin d'offrir un bon service court, moyen ou long-courrier selon les exigences complexes du réseau. On a pris livraison de quatre autres DC-8, munis de moteurs à double-

RÉSEAU D'AIR CANADA

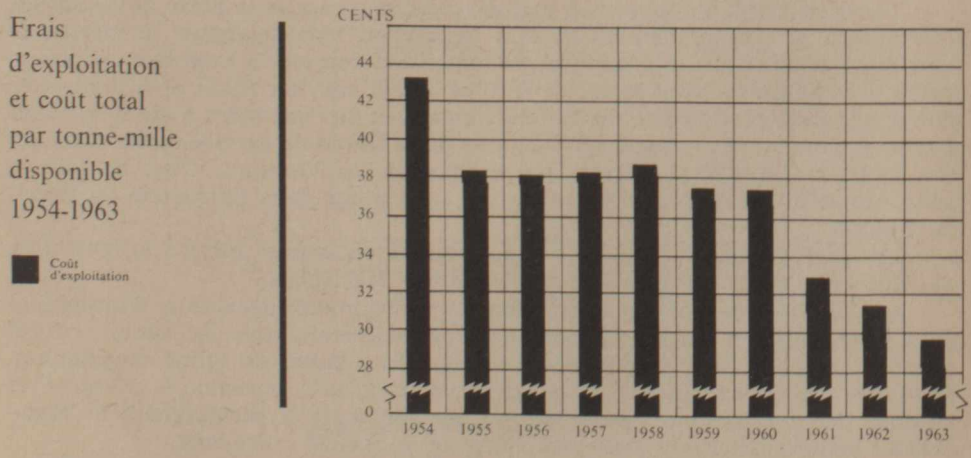
SERVICES TCA
CORRESPONDANCES



Sièges-milles disponibles et sièges-milles payants
(nolisements compris)
1954-1963



Frais d'exploitation et coût total par tonne-mille disponible
1954-1963



flux Pratt et Whitney et présentant une grande souplesse de chargement, soit comme cargos purs, soit comme avions à passagers, soit encore comme appareils mixtes.

L'année 1963 restera associée à une grande tragédie. Le 29 novembre, un DC-8 s'écrasait à Sainte-Thérèse, Québec, peu de temps après être décollé de Dorval, entraînant la mort des 111 passagers et des 7 membres d'équipage. L'appareil a été complètement détruit. C'était le premier accident grave survenu à un avion à turbine d'Air-Canada depuis qu'elle a adopté ce type d'appareil il y a huit ans.

Plus tôt en novembre, un autre DC-8 a subi de graves dommages, au moment du décollage à l'aéroport de Londres, en roulant au-delà de la piste pour aller s'immobiliser dans un champ. Dans ce cas, on n'a pas eu à déplorer de mort et l'appareil peut être remis en état.

Il n'existe pas de rapport apparent entre les deux accidents. Celui de Londres est attribuable à un décollage raté et la cause de ce dernier n'a pas encore été révélée par les enquêteurs du gouvernement chargés de l'affaire. La tragédie de Sainte-Thérèse, d'autre part, aurait apparemment été causée par un accident survenu en plein vol. A Londres, il s'agissait d'un appareil mixte; à Sainte-Trérèse, d'un DC-8, version tout-passagers.

Vers la fin de 1963, Air-Canada a terminé un examen minutieux de tous les appareils à réaction pouvant être admis à remplacer et compléter les appareils à turbopropulseurs actuellement affectés aux courts et moyens trajets. Cette étude technique approfondie, qui a duré deux ans, s'est concentrée sur cinq types d'appareils qui pourraient être prêts en 1966 à la demande de la Société. Les moteurs de ces divers types sont installés vers l'arrière de l'appareil. Trois d'entre eux sont des bimoteurs, les deux autres, des trimoteurs. Au terme de cette analyse, le bimoteur à réaction DC-9 de Douglas apparaissait nettement comme l'appareil qui répondait le mieux aux exigences d'Air-Canada. On a passé une commande initiale de six avions de ce type, dont la valeur totale ne dépasse pas $24,000,000.

La Société a atteint à la plus remarquable ponctualité de son histoire, soutenant ainsi une comparaison très avantageuse avec les normes les plus élevées de l'industrie. Elle a établi un nouveau sommet d'excellence sous ce rapport et a parcouru 99 pour cent de la distance prévue pour les vols à horaire fixe.

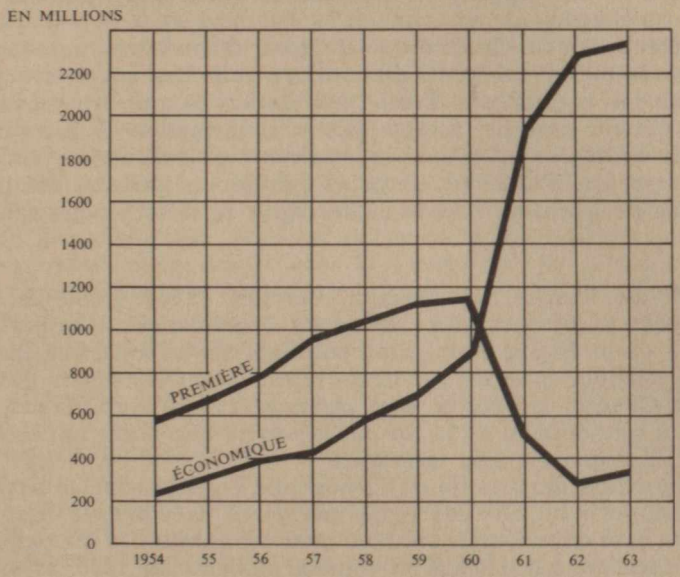
Les trois types d'appareils à turbine dont se compose la flotte de la Société ont fourni un bon rendement et l'on ne saurait trop souligner le mérite du personnel technique. La première préoccupation comme la première responsabilité d'Air-Canada est d'apporter le plus grand soin au choix et à l'entretien de ses appareils. La qualité du matériel volant et de l'entretien a été démontrée par le prolongement jusqu'à 4,900 heures de la durée de service entre révisions des moteurs Rolls-Royce Dart, qui actionnent les Viscount. C'est de loin la plus longue durée de service atteinte par un moteur dans l'industrie du transport aérien.

La nouvelle base d'Halifax a été terminée en mai et servira à l'entretien des appareils de la Société dans la région des Maritimes.

On a ouvert de nouveaux bureaux de vente mieux agencés à Winnipeg et à la Place Ville-Marie de Montréal. D'autres installations de vente ont été agrandies et meublées de neuf dans un certain nombre de villes canadiennes. Dans les îles Britanniques, on a ouvert d'attrayants bureaux à Glasgow et Dublin. Des locaux plus modestes ont été aménagés à Birmingham et Manchester pour renforcer le réseau de vente de la Société outre-mer.

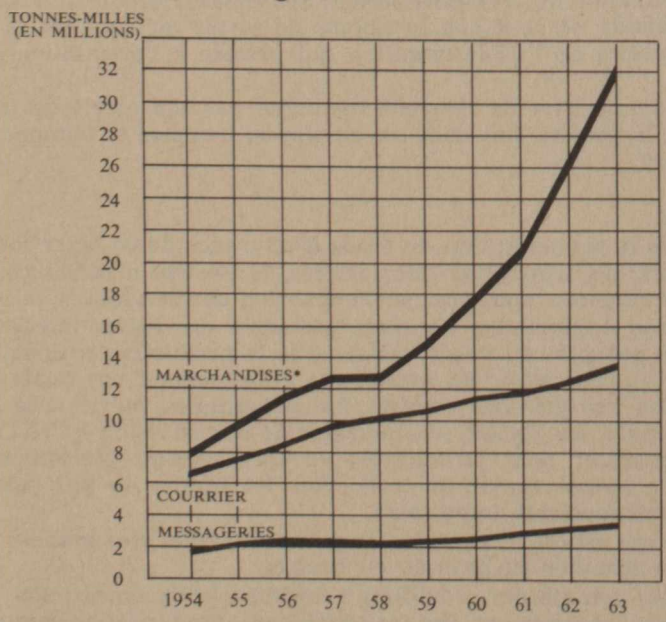
En de nombreux endroits, les installations de la Société aux aérogares ont grandement bénéficié du vaste programme de construction aéroportuaire du ministère des Transports. Grâce à l'action du ministère, les aéroports canadiens

Voyageurs-milles payants par classe 1954-1963



	1954	55	56	57	58	59	60	61	62	63
Classe économique % du total	29	32	33	30	37	39	44	79	88	87

Croissance du trafic du courrier, des marchandises et des messageries 1954-1963



*Nolisements compris.

sont en passe d'atteindre à un très haut degré d'excellence et rivalisent très bien avec ceux d'autres pays. La Société Air-Canada a été encore très heureuse de s'associer à ce développement. Malheureusement, il n'a pas été possible de trouver des aménagements aéroportuaires convenables à New-York.

Le nouveau réseau électronique de réservations, connu sous le nom de ReserVec, a commencé de fonctionner tout à fait. Les voyageurs à travers le pays et dans les régions des États-Unis desservies par Air-Canada peuvent maintenant obtenir presque instantanément confirmation de leurs réservations. Les appareils ont été installés avec un minimum de difficultés et ils ont presque éliminé les erreurs. ReserVec, conçu et réalisé au Canada, est le réseau le plus moderne du genre au monde et témoigne de la technique canadienne.

Personnel

A la fin de l'année, Air-Canada comptait 11,330 employés. Hautement spécialisés pour la plupart dans les divers domaines du transport aérien, ils forment une vaste équipe réunissant une expérience collective inestimable.

Les négociations avec les syndicats représentant les divers groupes d'employés d'Air-Canada, si elles se sont prolongées dans certains cas, ont abouti chaque fois à une entente et la Société a ajouté une autre année à sa longue histoire de paisibles relations ouvrières.

Une disposition importante de la nouvelle entente conclue avec l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes tend à faire de Montréal une base entièrement bilingue pour les hôtesses et les commissaires de bord. Cette décision, qui entrera en vigueur au début de 1965, assurera la présence d'un personnel bilingue à bord de presque tous les appareils des services intérieurs à l'est de Toronto et en direction de l'Europe continentale. D'autres mesures ont été prises pour encourager une amélioration du bilinguisme dans toute l'organisation, en tenant compte de son caractère national et des exigences des marchés internationaux.

M. F. T. Wood, vice-président aux services internes et l'un des premiers employés de la Société, a démissionné pour assumer la présidence de la Commission canadienne du transport aérien. Ses conseils éclairés nous manqueront, mais Air-Canada ne peut que se réjouir de savoir qu'il mettra sa vaste expérience au service de l'Administration qui préside à l'orientation de l'aviation canadienne.

Le personnel s'est de nouveau distingué par son esprit de travail et son efficacité, et la Société voit dans ses employés, hommes et femmes, son actif le plus précieux.

Perspectives

Bien que la reconstitution du fonds d'assurance doive taxer lourdement les bénéfices nets des trois prochaines années, la Société a confiance que l'année 1964 sera de nouveau marquée par l'expansion des services et le renforcement de la situation économique. Le trafic-passagers des lignes intérieures devrait augmenter à peu près au même rythme que la production nationale brute, soit de trois à cinq pour cent. On espère que l'abaissement des tarifs déterminera une expansion marquée des voyages transatlantiques, même si le revenu unitaire est moindre. La Société se prévaudra de son adhésion à l'IATA pour continuer de favoriser dans l'avenir les voyages aériens internationaux à prix modiques. La hausse rapide du trafic vers les escales du sud laisse entrevoir d'autres développements importants.

Pour ce qui est du fret aérien, les possibilités sont très grandes et l'on s'efforcera de le stimuler au pays et à l'étranger.

En tenant compte des prévisions actuelles sur l'augmentation du trafic de même que de l'abaissement des frais unitaires d'exploitation auquel visera la Société, on peut prévoir de nouveau un bénéfice en 1964.

Horaires et fréquence des vols seront accordés à la demande croissante. La Société dispose de tous les appareils nécessaires et doit prendre livraison de deux autres DC-8 en 1964. Elle mettra également un autre Vanguard en service.

La Société ne projette pas de prolongements importants pour l'instant. Mais elle reste toujours attentive aux possibilités intéressantes et ce pronostic est sujet à changement surtout si l'espoir actuel d'une meilleure entente bilatérale canado-américaine se réalise.

On fera tout le nécessaire pour organiser et préparer la mise en service des bimoteurs à réaction DC-9 à court et moyen rayon d'action dans deux ans environ. Le personnel technique continuera son évaluation des nouveaux types d'appareils en accordant une attention particulière au matériel supersonique qui sera offert dans quelque sept ans. Si l'industrie est partagée dans son appréciation de cet avancement technique, il n'en reste pas moins que les lignes aériennes doivent en tenir compte. Air-Canada tient d'abord à s'assurer de ses propres positions avant de prendre des décisions bien arrêtées.

Au sein d'une industrie internationale soumise à une vive concurrence, Air-Canada s'efforcera de maintenir les plus hautes normes de service, au pays comme outre-mer. La Société, qui a doublé le cap du quart de siècle, a dépassé et de beaucoup les dimensions d'un transporteur intérieur pour être reconnue comme l'une des plus importantes entreprises de transport du monde. A ce titre, elle a l'obligation de bien représenter le Canada, et la direction et le personnel s'en feront un commun devoir. Important service public, la Société est surtout pleinement consciente de la responsabilité qui lui incombe d'offrir un bon service, étendu aux limites de l'économiquement pratique et le meilleur marché possible.

Au nom du Conseil d'administration,

Le président,
G. R. McGregor.

BILAN D'AIR-CANADA AU 31 DÉCEMBRE 1963

ACTIF			PASSIF		
DISPONIBILITÉS			EXIGIBILITÉS		
Encaisse		$ 5,231,744	Dettes passives		$ 3,059,248
Dettes actives			Soldes à payer à d'autres transporteurs—trafic		6,851,810
Gouvernement du Canada	$ 2,277,684		Dépôts sur crédits de voyage		1,782,875
Trafic général	10,981,380		Traitements et salaires		1,205,572
Autres	7,799,793	21,058,857	Transport payé d'avance		5,031,392
			Intérêt dû		2,430,574
Matériaux et fournitures—au prix coûtant moins désuétude		20,583,133			$ 20,361,471
Autres disponibilités		566,656	EMPRUNTS ET OBLIGATIONS—Chemins de fer nationaux du Canada		
		$ 47,440,390	Billets	$ 55,371,000	
FONDS D'ASSURANCE		5,981,829	Obligations	182,100,000	237,471,000
IMMOBILISATIONS			RÉSERVE POUR ASSURANCES		5,981,829
Immeubles et matériel—au prix coûtant	$295,945,828		CAPITAL-ACTIONS		
A déduire: amortisement accumulé	88,629,005		Actions ordinaires—		
	$207,316,823		Capital autorisé 25,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune		
Paiements progresifs	7,251,511	214,568,334	Capital émis: 50,000 actions entièrement payées		5,000,000
MISE EN SERVICE D'APPAREILS—FRAIS NON AMORTIS		1,351,622	SURPLUS:		
			Revenu net pour 1963		527,875
		$269,342,175			$269,342,175

Ce bilan est celui dont il est fait mention dans notre rapport du 7 février 1964 au ministre des Transports.

McDONALD, CURRIE & CO.,
COMPTABLES AGRÉÉS,
Vérificateurs

OBSERVATIONS

1. Montant maximum estimatif des charges futures à la réserve pour assurances découlant des accidents graves survenus en 1963 ..... $ 7,200,000
2. Solde à payer sur matériel commandé 36,000,000
3. Billets escomptés aux banques relativement aux voyages à crédit 1,939,000

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

ÉTAT DU REVENU

	1963	1962
RECETTES D'EXPLOITATION		
Voyageurs	$167,653,374	$158,791,609
Messageries et fret	12,247,478	10,463,264
Courrier	10,942,602	10,561,669
Excédents de bagages	897,568	888,825
Nolissements	5,590,675	1,188,825
Services accessoires—net	2,058,593	1,579,999
	$199,390,290	$183,473,467
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Frais de vol	$ 42,773,963	$ 37,796,217
Entretien	39,242,218	38,826,563
Service des voyageurs	13,339,644	13,356,686
Frais de service relatifs aux appareils et au trafic	28,948,231	27,338,845
Ventes et promotion	29,289,632	27,879,968
Frais généraux et administration	8,222,727	7,622,699
	$161,816,415	$152,820,978
REVENU D'EXPLOITATION	$ 37,573,875	$ 30,652,489
Provision pour amortissement	26,305,349	23,257,274
PROFIT D'EXPLOITATION	$ 11,268,526	$ 7,395,215
Revenu net d'autres sources	877,862	582,936
REVENU AVANT LES DÉPENSES D'INTÉRÊT	$ 12,146,388	$ 7,978,151
Intérêts sur emprunts et obligation	11,618,513	11,518,776
REVENU NET OU (DÉFICIT)	$ 527,785	$ (3,540,625)

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

A l'honorable ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné le bilan d'Air-Canada au 31 décembre 1963 et l'état du revenu pour l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, et autres documents à l'appui qui nous ont paru nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, le bilan et l'état du revenu précités, de même que les notes 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 1963 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de notre connaissance et selon les explications qui nous ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

De plus, à notre avis, nous déclarons que les livres de comptabilité requis ont été tenus par la compagnie, et que les transactions dont nous avons pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

McDONALD, CURRIE & CO.,
Comptables agréés.

Le 7 février 1964

PRINCIPALES STATISTIQUES

	1963	1962	% de variation
Nombre de passagers payants—horaires fixes	3,883,590	3,837,491	+ 1%
—nolisements .	82,957	27,971	+197%
—total	3,966,547	3,865,408	+ 3%
Sièges-milles occupés —horaires fixes	2,701,899	2,629,285	+ 3%
(en milliers) —nolisements	185,340	30,293	+512%
—total	2,887,239	2,659,578	+ 9%
Tonnes-milles de courrier (en milliers)	13,859	12,862	+ 8%
Tonnes-milles de messageries (en milliers) ..	3,758	3,516	+ 7%
Tonnes-milles de fret (en milliers)	32,023	26,311	+ 22%
Tonnes-milles transporétes (en milliers)	331,114	301,506	+ 10%
Sièges-milles disponibles (en milliers)	4,843,790	4,414,895	+ 10%
Tonnes-milles disponibles (en milliers)	668,394	593,411	+ 13%
Coefficient d'utilisation en passagers payants	59.6%	60.2%	
Coefficient d'utilisation en charge payante ..	49.5%	50.8%	
Longueur moyenne de l'étape (milles)*	363	356	+ 2%
Longueur moyenne du voyage par passager (milles)*	696	685	+ 2%
Tonnes-milles disponibles par heure-appareil	3,744	3,178	+ 18%
Nombre moyen d'employés	11,587	11,907	− 3%
Tonnes-milles disponibles par employé	57,685	49,837	+ 16%

*Nolisements non compris

Le PRÉSIDENT: Nous passerons au premier article, *Revue financière*. Je vous demande votre collaboration et vous prie de ne pas poser de questions concernant un article quand nous en discutons un autre. Comme vous pouvez le remarquer, il y a des paragraphes pour chacun des services, installations, et le reste, qui sont indépendants du paragraphe concernant les questions financières. Comme je viens de le dire, j'espère que nous nous en tiendrons à l'article en question. Tout d'abord la revue financière.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Monsieur McGregor, j'aurais une question à vous poser au sujet de l'organisation financière d'Air-Canada. Nous voyons annuellement les Chemins de fer Nationaux demander un certain montant pour leur opération et dans cette opération est toujours incluse une portion qui retourne à Air-Canada. J'aimerais savoir si cette pratique sera continuée indéfiniment ou si un jour viendra où les deux situations financières d'Air-Canada et des Chemins de fer Nationaux seront séparées complètement.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: J'ai peur qu'il n'y ait malentendu sur ce point. Nos opérations financières sont absolument distinctes. Il n'y a aucun rapport entre elles. Le National-Canadien ne verse rien aux Lignes aériennes Trans-Canada ou à Air-Canada, à moins que nous ne nous lancions dans de nouvelles mises de fonds. Dans ce cas, nous empruntons la somme nécessaire pour la mise de fonds (non pour l'exploitation) du National-Canadien qui, à son tour, emprunte l'argent de l'État. Nous payons au National-Canadien le même taux d'intérêt que celui qu'il paye sur l'argent emprunté pour nous.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Croyez-vous que c'est une façon d'opérer qui vous rend les choses plus faciles ou si c'est tout simplement parce que vous voulez faire rejaillir sur les Chemins de fer Nationaux les sommes capitales dont vous avez besoin vous-mêmes?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: J'ignore si cela facilite quoi que ce soit pour Air-Canada. Il en a toujours été ainsi depuis qu'existe la société et, comme vous le savez, Air-Canada a toujours été considérée comme une filiale entièrement possédée du National-Canadien. Je veux dire que le National-Canadien est propriétaire de tout le capital social. J'imagine que nous pourrions facilement faire nos emprunts directement et, dans ce cas, notre budget serait présenté de la même façon qu'il l'est maintenant. Mais, au fond, je pense qu'avec le temps la tradition s'est établie et s'est maintenue, parce que personne n'a décidé d'y changer quoi que ce soit.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Parce que M. Gordon nous a dit que les compagnies de transport par exemple, les compagnies de camionnage, qui ont été achetées par le National-Canadien, opèrent de façon complètement différente; tous leurs actifs sont complètement différents de ceux de la compagnie des Chemins de fer Nationaux et, en tant que représentant de la population, en tant que député, je pense que la population serait en droit d'attendre qu'Air-Canada puisse être complètement séparée des Chemins de fer Nationaux en ce qui regarde leur financement capital.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: C'est cela, monsieur Marcoux. Il y a une distinction complète, sauf que le National-Canadien sert d'intermédiaire pour Air-Canada auprès du gouvernement et Air-Canada, quand il s'agit des emprunts. D'ailleurs, Air-Canada n'a fait aucun emprunt depuis deux ans. Le financement des deux entreprises est tout à fait distinct.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, M. Gordon nous a parlé beaucoup cette année de recapitalisation de la dette du National-Canadien. Est-ce qu'Air-Canada a l'intention soit cette année, soit dans un avenir rapproché, de nous arriver ici avec une idée de recapitalisation ou si vos amortissements prévoient cela?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Amortir sa dette est une perspective fort séduisante; mais nous n'y songeons aucunement et je n'en vois pas la nécessité. Notre dépréciation des deux dernières années a permis de faire face à nos besoins de capitaux. Il n'en sera peut-être pas toujours ainsi, si nous voulons augmenter notre flotte d'avions; mais, encore une fois, de façon générale, la dépréciation est suffisante pour nos besoins de nouveaux capitaux.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Vous avez dit, il y a quelques minutes, au Dr Marcoux, qu'Air-Canada n'avait pas fait de nouveaux emprunts depuis deux ans. Or, je remarque que, dans vos résultats comparés, cette année, vous payez $99,737 de plus en intérêt sur emprunts et obligations que l'an dernier. Si vous n'avez pas encore fait de nouveaux emprunts, pouvez-vous nous expliquer d'où vient cette augmentation dans le montant des intérêts à payer?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: En parlant des deux dernières années, je voulais dire 1963 et 1964. Nous n'avons pas ajouté de capital en 1963 par rapport à 1962. Cette addition de $100,000 en intérêts découlait d'un emprunt provisoire remontant à quatre mois. C'est de là que provient l'écart de $100,000 dans les intérêts versés en 1963 par rapport à 1962.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Et cet emprunt-là a été remboursé depuis?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Oui, après quatre mois.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Ce qui veut dire que dans les années prochaines le montant d'intérêts sur emprunts et obligations n'augmentera pas.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Je pense que c'est cela.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que ce montant-là peut diminuer graduellement au fur et à mesure que le fonds d'amortissement va s'accumuler?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Ce montant diminuera si nous ne contrebalançons pas la dépréciation complète de certains avions par l'achat d'autres appareils. Toutefois, je dirais que le capital actuel de l'entreprise suffira, à moins qu'elle ne prenne une expansion imprévue; je ne pense vraiment pas que nous ayons à emprunter de nouveaux fonds d'ici 1966.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, je vois que le pourcentage d'utilisation de sièges a diminué cette année de 1 p. 100, je crois, par rapport à l'an dernier et qu'il est de quelque chose comme 59 p. 100; du moins, en relisant le rapport, c'est ce que j'avais cru voir. Or...

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Je crois avoir déjà dit, monsieur Grégoire, que vous et vos collègues voyagez sur des routes assez bien fréquentées, mais que le coefficient de charge s'abaisse surtout sur les parcours en dehors des routes principales. Nous appliquons le régime du coefficient de charge; par exemple, nous organisons un vol du Canada à Paris, puis, de là à Zurich. Si nous avons dix clients de Paris à Zurich, le coefficient de charge se trouvera réduit par rapport aux autres routes; ce sera peut-être aussi ce qui se produira pour la route de Val-d'Or durant la morte-saison.

Une autre chose qui contribue à vous donner l'impression que les charges sont fortes est que, naturellement, vous êtes exposés à voyager le vendredi et le samedi, parce que vous allez dans votre circonscription et en revenez et que, encore une fois, vous voyagez par une route très fréquentée. Mais le chiffre relatif à l'ensemble du coefficient de charge est quelque peu trompeur, parce que, comme je l'ai déjà dit, il y a une accumulation de mauvais et de bons jours et des périodes de mortes-saisons et des périodes de pointe.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Maintenant, lorsqu'on appelle au bureau d'Air-Canada pour faire des réservations, c'est presque toujours plein, à moins qu'on n'appelle 15 jours d'avance. Alors quelle explication pouvez-vous donner, que les sièges ne sont pris que par 59 p. 100 et 60 p. 100, alors qu'il faut appeler 15 jours d'avance pour avoir des réservations, sinon c'est rempli?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire, est-ce qu'on devrait s'en tenir aux finances?

M. GRÉGOIRE: Oui, mais on mentionne aussi dans les finances le nombre de sièges qu'on pouvait utiliser. Non, je m'en tiens surtout aux finances.

(*Traduction*)

M. PUGH: J'ai une question à poser au sujet du coefficient de charge. Vous avez parlé de la route de Paris à Zurich. D'après le règlement établi, vous ne pouvez pas prendre des passagers à Paris ou à Zurich, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, nous n'avons pas ce qu'on appelle le privilège de la cinquième liberté.

M. PUGH: Dans quels pays, s'il en est, jouissez-vous du privilège de la cinquième liberté?

M. MCGREGOR: Nous l'avons à un ou deux endroits des Bermudes en direction de certaines autres îles des Antilles. C'est le seul cas qui me vienne présentement à l'esprit. Il y a un autre cas où, d'après le règlement, nous aurions ce droit, c'est entre Paris et Rome; mais n'utilisons pas ici le privilège de la cinquième liberté, et il n'y a aucune ligne canadienne qui desserve à la fois les deux endroits.

M. FISHER: Ma première question s'adresse au ministre plutôt qu'à M. McGregor. Le seul point important auquel je sois intéressé personnellement, au sujet d'Air-Canada, c'est la question des relations qu'auront à l'avenir Air-Canada et les autres compagnies aériennes, en particulier les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, étant donné ce qu'a dit le ministre. Je voudrais d'abord savoir si le ministre a l'intention d'assister aux séances du Comité; sinon, pourrait-il nous dire s'il clarifiera alors son attitude sur la question?

M. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Je voudrais faire ici une brève déclaration et j'aimerais, s'il est possible, expliquer (et ces propos ne contiennent aucune nuance de mépris à l'égard du Comité) que je suis appelé par d'autres affaires tout aussi urgentes que les séances du Comité. C'est pourquoi il me sera difficile d'être ici à toutes les séances. J'y assisterai toutefois dans la mesure du possible.

Pour ce qui est de la question des relations entre les deux principales lignes aériennes et les relations que ces deux compagnies entretiendront ensuite avec les compagnies régionales, je crois que je pourrais donner ici un rapport très bref. Je pense que les membres du Comité ont appris, par l'entremise de Radio-Canada, que j'avais rencontré les présidents des deux compagnies aériennes, ainsi que de leurs sociétés-mères et que je leur avais fait part de trois principes que je n'ai pas présentement sous la main, mais qui, je crois, sont bien connus. J'ai ensuite demandé aux présidents de ces deux compagnies s'ils désiraient se rencontrer afin de discuter de ces trois possibilités. Je ne mentionnerai ici que la première, car je ne crois pas que ces trois questions aient besoin d'être examinées successivement. A mon avis, nous ne pouvons pas déterminer les relations entre les lignes régionales et les deux principales lignes aériennes avant d'avoir établi auparavant quelles seront les relations entre ces deux grandes lignes.

Maintenant, M. McGregor et M. McConachie doivent se rencontrer encore au moins deux fois, et il y a une réunion qui se tient présentement, plus ou moins conjointement à la séance du Comité. Je dois avouer que les rapports provisoires que m'a envoyés le Comité ont été pour moi très encourageants. Lorsque je dis encourageants, je veux dire que j'ai été très encouragé par l'esprit de coopération et la bonne volonté dont il a été fait preuve lors de ces discussions. Je crois qu'il y a là un très net progrès. Mais je pense (vous serez probablement tous d'accord sur ce point) que, lorsque des négociations sont en cours, les négociateurs ont la tâche beaucoup plus facile s'ils ne sont pas le point de mire du monde entier, comme des poissons rouges dans un bocal. C'est pourquoi je n'aiderais en rien à atteindre le but auquel nous visons tous en essayant de présenter ici un rapport de la situation.

Peut-être devrais-je vous dire que j'ai envoyé l'autre jour, une lettre aux présidents des compagnies aériennes, peut-être même n'aurai-je pas dû mentionner ce fait, car j'espère que personne ici ne me demandera de présenter ces lettres. Elles avaient en fait pour objet de féliciter les présidents de l'excellent travail préliminaire qu'ils avaient fait et de leur demander s'ils pouvaient me faire parvenir un rapport pour le 1er septembre. J'ose espérer que cela pourra être fait. D'ici là, je crois que nous seront prêts à rencontrer les compagnies régionales au cours du mois de septembre, et peut-être qu'après je pourrai vous présenter un rapport à ce sujet. Je ne sais quel avantage il y aurait en ce moment à détourner notre attention du domaine de notre mandat vers cette sphère plutôt spéculative.

M. FISHER: J'aimerais poursuivre mon idée, monsieur le président. Ce sont peut-être des hypothèses; toutefois, quelques-unes des questions que je veux poser se rattachent à ces deux sujets en fonction du rapport financier. Puis-je poser une dernière question au ministre? Peut-il nous dire si, au cours des conversations qu'il a, je suppose, entamées avec les deux compagnies, il est allé plus loin qu'il ne l'a indiqué publiquement?

M. PICKERSGILL: Non. Ce que j'ai dit aux lignes aériennes dans la mesure de ma fonction, je l'ai également dit au Parlement.

M. FISHER: Monsieur McGregor, la dernière fois que vous êtes venu devant le Comité, vous nous avez renseignés sur les routes d'Air-Canada qui étaient rentables, celles que nous sommes convenus d'appeler les parcours non rentables. Pouvez-vous officieusement mettre nos renseignements à jour? J'aimerais tout particulièrement savoir si les lignes qui, aux termes de votre comptabilité du prix de revient, sont des routes non rentables, s'intègrent au tableau d'ensemble du revenu?

M. MCGREGOR: En effet, monsieur Fisher; si je comprends votre question, le tableau n'a pas changé. Fondamentalement, ce sont surtout les lignes transcontinentales et transatlantiques qui contribuent à combler les dépenses générales de la compagnie. Je crois l'avoir toujours dit, et enfin je le répète, que je n'ai jamais eu l'impression, n'en déplaise à M. Harvey, que la comptabilité relative à l'itinéraire des Caraïbes indique bien la situation, puisque, par hasard, la période de pointe du trafic de la ligne des Caraïbes diffère d'avec la période de pointe du trafic sur les lignes transatlantiques et transcontinentales. En conséquence, si nous voulons faire face à la période de pointe, du point de vue national et transatlantique, nous devons avoir le matériel et le personnel requis et si ce n'était de la ligne des Caraïbes, le matériel et le personnel en question seraient à ne rien faire pendant la morte-saison. Toutefois, la comptabilité peut difficilement tenir compte de cette situation fortuite et, pour répondre à votre question, il faut donc dire qu'à l'exception possible de quelques lignes, surtout celles qui traversent la frontière, par exemple, le parcours Toronto-Chicago et parfois le parcours Toronto-New-York, qui tantôt sont payants et tantôt ne le sont pas; les deux seules lignes rentables sont le service transatlantique et le service transcontinental, les autres étant, si vous volez les appeler ainsi, des itinéraires non rentables.

M. FISHER: C'est donc que, relativement à ces lignes, il n'y a pas eu grand changement au tableau au cours de l'année dernière?

M. MCGREGOR: C'est exact, sauf en ce qui concerne la ligne de service local des Prairies, qui a cessé de nous appartenir.

M. FISHER: Dans vos pourparlers avec les autres principales compagnies aériennes, la question du rôle que jouent les transporteurs régionaux, quand, mettons, ils vous prennent certaines lignes, surtout les moins payantes, vous fournit-elle une discussion assez animée?

M. MCGREGOR: Non. le sujet n'a pas encore été abordée. Jusqu'ici, nous nous sommes bornés dans nos conversations à traiter de la différence entre les

tarifs transcontinentaux, question qui, je l'espère, est résolue. Je dis bien «je l'espère», puisque deux ou trois fois dans le passé j'ai cru, bien à tort, cette question réglée. Nous discutons aussi des arrangements réciproques concernant le mouvement du trafic au-delà de nos frontières où, par le passé, il y a eu des accords inter-lignes qui n'étaient à l'avantage ni de l'un ni de l'autre transporteur canadien, du moins en principe.

M. FISHER: Aux termes de la revue financière, peut-on prévoir que, travaillant de concert avec l'autre principal transporteur, vous allez pouvoir nous offrir une réduction du tarif domestique par suite de cette manœuvre financière?

M. MCGREGOR: Pas encore. Nous ne sommes pas allés assez loin. Bien que nous ayons fait des progrès, je crois que le ministre est généreux quand il nous en félicite. Nous ne sommes pas encore rendus au point où nous pouvons dire que notre situation financière est améliorée et nous ne sommes pas encore en mesure de faire des réductions importantes au régime des tarifs domestiques actuel.

M. FISHER: Où en êtes-vous dans vos projet de tarif économique dans tous les cas?

M. MCGREGOR: Nous avons étudié la question. Nous en avons discuté avec les lignes aériennes des États-Unis qui en font l'essai et nous constatons des différences d'opinion remarquables quant aux avantages et désavantages.

M. FISHER: Sur le plan du revenu financier, qu'advient-il de l'idée, mentionnée plusieurs fois devant ce Comité au cours des dernières années, du service régulier sans réservations pour les routes à trafic intensif, ainsi que l'ont mis en pratique les Allemands entre Hambourg et certains autres endroits? Les États-Unis en font l'essai et un transporteur a établi ce service en Alberta.

M. MCGREGOR: Le service sans réservations auquel, si je ne me trompe, vous faites allusion et que nous avons établi entre Vancouver et Victoria immédiatement avant la venue des bacs transbordeurs, nous cause des ennuis, parce que, en somme, il est très difficile d'avertir le passager possible de toute irrégularité ou interruption du service par suite des conditions atmosphériques. La situation est particulièrement difficile dans les régions côtières. Nous ne sommes donc pas prêts à rejeter l'idée pour ce qui est des routes à trafic intense; je m'attends même que le prochain service du genre soit établi entre Montréal et Toronto, parcours où notre service actuel est de l'ordre de 23 vols par jour. Voilà un parcours où le service sans réservations est peut-être indiqué, bien que ce ne soit pas une utilisation bien avantageuse du matériel. Cela signifie, en effet, qu'il doit toujours y avoir des appareils prêts au cas où se présenteraient des passagers en surplus, ce qui est impossible à prévoir, notre expérience nous le dit. Des bagatelles peuvent vous amener un trafic étonnant, et avec le service sans réservations, si les appareils ne sont pas prêts, c'est ennuyeux pour le passager et la société peut y laisser sa réputation.

M. FISHER: Par rapport à cette route, qu'avez-vous constaté par suite de l'accroissement de la concurrence, de la réduction des tarifs des chemins de fer, par exemple?

M. MCGREGOR: L'effet de ce qu'on a appelé le régime bleu, blanc et rouge s'est fait sentir sur nos recettes. Nous en parlons en connaissance de cause; le régime établi par secteurs le fut d'abord à l'est de Montréal, dans les Maritimes, et nous y avons constaté que l'accroissement du trafic ne s'est pas réalisé tel qu'il était prévu. Par la suite, le régime bleu, blanc et rouge a été mis en vigueur sur les parcours transcontinentaux; là encore, nous avons discerné un fléchissement dans le rythme d'accroissement du trafic, bien que nous eussions lieu d'espérer le contraire.

M. FISHER: Lorsque M. Gordon est venu ici, il a grandement appuyé sur la concurrence qui doit répondre à la concurrence. N'est-ce pas là un argument pour vous convaincre de réduire vos tarifs en regard des leurs?

M. McGREGOR: Qui sait, monsieur Fisher. Si je comprends le rapport annuel du National-Canadien, son trafic-passagers s'est accru de 15 p. 100, tandis que ses recettes trafic-passagers n'ont augmenté que de 1 p. 100. Je ne vois pas où est l'avantage.

M. HAHN: Puis-je me reporter à votre déclaration, monsieur McGregor, au sujet des lignes dites non rentables (celles qui bouclent leur budget, mais à peine), les routes qui traversent la frontière, Toronto-New-York et Toronto-Chicago, ainsi que la ligne achalandée Toronto-Montréal? Quel est votre coefficient d'utilisation sur les parcours en question?

M. McGREGOR: Je crois pouvoir vous donner des renseignements précis.

M. RHÉAUME: J'invoque le *Règlement*, monsieur le président. Évidemment, plusieurs d'entre nous ont des questions à poser au sujet de certaines lignes en particulier. Je viens de jeter les yeux sur les notes que d'autres ont en mains. Nous espérons discuter de la restriction du service et de l'accroissement du trafic. Mais puisque nous n'avons pas donné lecture du rapport au complet, vous préférez peut-être que nous commencions chacun sur quelque sujet. Dans ce cas, je serais très satisfait. Mais...

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à M. Grégoire de limiter ses questions et il l'a fait. J'avais espéré que nous limiterions nos questions relatives au trafic à celles qui se rattachent directement à la situation financière, mais j'ai maintenant l'impression que nous posons des questions qui devraient être remises jusqu'au moment de la discussion du service et de l'accroissement du trafic. Je crois qu'à ce moment-là chacun aura l'occasion de poser ses questions; d'autre part, je constate que très peu de questions portant sur la situation financière d'Air-Canada sont posées, et il se peut que le Comité désire passer outre. Monsieur Hahn, vous opposez-vous à ce que nous mettions le sujet de côté?

M. HAHN: Nullement. A la page 5, sous la rubrique *Revue financière*, il y a certains renseignements qui se rapportent aux revenus de la société. Tout cela fait partie du service et de l'accroissement du trafic. Si vous préférez, nous pourrions parler directement du tableau financier de la société en général, quitte à nous y reporter lorsque nous étudierons les questions de service et d'accroissement du trafic.

Le PRÉSIDENT: Voilà une bonne idée.

M. McGREGOR: Presque tout ce qui se rattache à la Société a des connotations financières. Par conséquent, nous nous égarons à peine, sauf, quand nous nous occupons de finance, puisque tout relève tant soit peu des finances.

Le PRÉSIDENT: Essayons de nous occuper des finances.

M. PRITTIE: A-t-il été question dernièrement du fonds d'assurance? Je me rends compte que ce n'est pas du domaine des finances.

Le PRÉSIDENT: Entendu!

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Une dernière, une autre question sur l'aspect financier. Monsieur McGregor, du fait de maintenir la base d'entretien à Winnipeg, quel est le surplus de dépenses que cela vous a apporté pour l'année 1963 du fait que cette base n'avait pas été déménagée à Montréal? Pour l'année 1963 seulement, combien est-ce que ça vous a coûté de plus par le fait même que vous aviez la base d'entretien à Winnipeg plutôt qu'à Montréal?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: La compagnie expert-conseil que nous avons employée nous informe que le surplus de dépenses occasionné par l'entretien de la base à Winnipeg se chiffre à environ un million par an.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, si cette base-là avait été déménagée à Montréal, au lieu de montrer un profit de $527,000, vous montreriez un profit de $1,527,000.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: En général, c'est exact. D'autre part, la Société ne se sent pas libre de déménager la base, car elle s'est engagée fermement auprès de ses employés à Winnipeg à maintenir la base à Winnipeg tant qu'elle aurait dans les airs un nombre assez considérable d'appareils Viscount. A mon avis, il y aurait erreur grave du point de vue des relations employeurs-employés, si nous manquions à notre parole.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Ma question ne se rapportait pas tellement aux engagements pris par la compagnie, mais aux résultats financiers de la compagnie. Si cet engagement-là n'avait pas été pris, vous auriez un million de plus de profit à montrer pour l'année 1963.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Si les chiffres sont exacts, la conclusion que vous en tirez est juste.

M. MUIR (*Lisgar*): J'aimerais poser une question complémentaire. Monsieur McGregor, comment en êtes-vous arrivés au chiffre d'un million de dollars?

M. MCGREGOR: Ces chiffres ne sont pas les résultats de nos propres calculs. Nous avons fourni toutes les données d'exploitation de la société à la firme *Dixon et Speas* qui nous ont communiqué les chiffres en question, ainsi que quatre solutions ou hypothèses distinctes. La première proposait le déménagement de la base de Winnipeg dès 1963 et se traduisait par une amélioration d'un million de dollars par an sur la deuxième solution, qui est celle que nous voulons suivre, et en vertu de laquelle la base ne serait déménagée qu'en 1966. Et il y en avait deux autres. Une voulait que la base ne soit pas déménagée avant 1972, et l'autre proposait que des appareils d'un autre genre occupent la base de Winnipeg, ce qui coûterait environ 40 millions pour dix ans.

M. MUIR (*Lisgar*): Je crois comprendre que ce rapport suscite des doutes, assez graves pour que le ministre des Transports ait déposé un décret du conseil l'autre jour visant à nommer un commissaire pour examiner, entre autres choses, le rapport *Dixon et Speas*. Croyez-vous qu'il soit équitable que nous nous renvoyions la balle au sujet de ce million de dollars par an avant que nous ayons reçu le rapport final relativement à cette question? Je m'explique; le rapport *Dixon et Speas* n'est pas très concluant et, si l'on prouve qu'il est erroné, je suis d'avis que certaines de ces affirmations iront à l'encontre de l'aéroport international de Winnipeg et de ses installations.

M. MCGREGOR: Je suis tout à fait de votre avis en ce qui concerne votre hésitation à discuter d'une question fondamentale dont l'étude a été confiée à une commission. D'autre part, on m'a demandé des chiffres. Ceux que j'ai cités n'étaient pas d'Air-Canada, mais bien de la firme *Dixon et Speas* et ils sont publiés.

M. MUIR (*Lisgar*): Nous sommes d'accord avec vous, pourvu que le public se rende compte que ce ne sont pas les chiffres d'Air-Canada, mais bien ceux de *Dixon et Speas*. Quant aux chiffres, nous allons continuer de les mettre en doute jusqu'à ce que la preuve en soit faite.

M. NUGENT: Je veux être fixé. Dois-je comprendre que nous nous occupons de finances et que plus tard, pendant l'étude des ramifications et de l'expansion, nous nous arrêterons à la déclaration du ministre des Transports en réponse à la question de M. Fisher au sujet de la tentative d'entente entre les lignes

aériennes du Pacifique-Canadien et Air-Canada? Mais, pour le moment, nous nous occupons de finances.

M. PICKERSGILL: Puis-je glisser un mot? Lorsque j'ai dit «plus tard», je ne voulais pas dire plus tard au cours des délibérations du comité et pendant la présente session du Parlement, puisqu'il me semble que ni M. McGregor ni moi n'avons rien d'utile à ajouter à ce que j'ai déjà dit, jusqu'à ce que les discussions aient assez progressé pour laisser entrevoir des conclusions définitives.

M. NUGENT: Je croyais que le ministre aurait voulu être ici lorsque la question sera discutée.

M. PICKERSGILL: J'espère que nous allons permettre aux deux compagnies de poursuivre leurs discussions tout d'abord.

M. RHÉAUME: N'avez-vous pas laissé entendre que vous espériez être en mesure de débattre cette question dès le 1er septembre?

M. PICKERSGILL: C'est la date à laquelle j'espérais que les compagnies me donneraient leur rapport.

M. RHÉAUME: Serez-vous assez accommodant pour les accepter après le 1er septembre?

M. PICKERSGILL: Je suis toujours accommodant.

M. RHÉAUME: Je veux dire, encore plus accommodant que d'habitude.

M. PICKERSGILL: J'espère que quelques députés pensent comme moi que le 1er septembre nous serons ailleurs qu'ici.

M. GRÉGOIRE: Où serons-nous?

M. MUIR (*Lisgar*): J'aimerais terminer ce que je disais. Je pense que ce problème concerne tous les côtés financiers des sujets que nous avons examinés jusqu'à présent. Plus tard, je voudrais reparler des bases aériennes de Winnipeg.

M. PUGH: Ma question est la suivante: le gouvernement a-t-il fait connaître sa ligne de conduite pour les lignes aériennes ou bien attend-il après le 1er septembre pour le faire?

M. PICKERSGILL: Je croyais m'être exprimé très clairement. J'ai dit au Parlement que le gouvernement voudrait qu'on observe trois principes dans le programme de l'aviation. Nous espérons obtenir l'entière coopération des compagnies de transport aérien pour formuler ce programme. Je me suis rendu compte qu'il faudrait un certain temps pour discuter avec les compagnies de transport aérien, ainsi qu'avec les transporteurs régionaux, avant que je puisse être en mesure de faire une déclaration sur la ligne de conduite. Je pense que le plus tôt que l'on puisse espérer le faire serait le 1er septembre, et ce n'est pas certain, car les questions à discuter sont fort compliquées. Les deux grandes compagnies de transport aérien pourront peut-être me donner leur rapport en septembre, et j'espère pouvoir examiner la question avec les transporteurs régionaux. Ce ne sera que quelque temps après qu'on pourra prendre une décision.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que des représentants de votre ministère assistaient à ces réunions?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: M. Nugent posait une question.

M. PICKERSGILL: Non.

M. NUGENT: Si j'ai parlé de cela, c'est par politesse pour le ministre; il voudrait peut-être être présent lorsqu'on posera des questions sur les négociations entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et

sur les matières qui s'y attachent. Je me demande si l'on pourrait continuer sur ce sujet.

M. PICKERSGILL: Je crois que M. Nugent n'était pas présent quand j'ai répondu à la question de M. Fisher. Je veux bien répéter ma réponse.

M. NUGENT: Oui, j'étais présent.

M. PICKERSGILL: J'ai dit que je pensais que ce serait une grosse erreur de la part de M. McGregor, de la mienne ou de n'importe qui, d'essayer de dire quelque chose avant que les discussions soient ajournées définitivement, car nous restreindrions ainsi les possibilités de discussions libres entre les deux compagnies et jusqu'à ce que ces compagnies puissent faire leur rapport, je ne vois pas que provoquer beaucoup de questions aide beaucoup à arriver à une conclusion.

M. NUGENT: Je veux éclaircir les données de la discussion et la base sur laquelle les compagnies vont peut-être discuter le sujet. M. MacGregor a dit que jusqu'à présent on a seulement examiné les quatre accords différentiels inter-lignes avec les transporteurs aériens, et ainsi de suite. La question précédente qui avait été soulevée au Comité concernait les discussions entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. C'est à cause de la méthode d'exploitation d'Air-Canada, de ses accords avec la compagnie et de ses contacts avec la Commission des transports aériens, que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ne sont pas exploitées sur la même base et ne possèdent ni la même liberté ni la même souplesse. Je désire poser des questions sur ce sujet maintenant. Parmi les données des négociations entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, je crois comprendre, d'après la déclaration du ministre, qu'on discutera d'abord de la route internationale pour laquelle il y aurait, jusqu'à un certain point, collaboration entre les deux lignes pour les transports transatlantiques. Est-ce que cela sera un des objectifs de la discussion?

M. MCGREGOR: C'est un des objectifs.

M. NUGENT: La régularisation de la concurrence des transports à travers le Canada sera-t-elle un autre objectif des discussions entre les deux compagnies?

M. MCGREGOR: Oui, si vous voulez dire par là égaliser les taux.

M. NUGENT: C'est tout. Les Lignes aériennes du Pacifique Canadien ont-elles fait une demande au gouvernement ou à la Commission des transports aériens pour obtenir que lorsqu'elles concurrencent Air-Canada, elles devraient avoir la permission de fonctionner sur la même base qu'Air-Canada? Autrement dit, au lieu de recevoir un permis pour faire le service d'un endroit à un autre, elles pourraient fonctionner de la même manière qu'Air-Canada, c'est-à-dire qu'on leur donnerait un permis pour desservir un point et elles arrangeraient leurs vols comme elles l'entendraient. La discussion va-t-elle tourner autour de ce sujet afin d'essayer d'égaliser la situation?

M. MCGREGOR: Non pas dans mes discussions avec M. McConachie.

M. NUGENT: N'est-il pas exact qu'Air-Canada a beaucoup plus de souplesse pour l'organisation des vols à partir de Vancouver que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: D'après la décision prise à la suite d'une audience de la Commission des transports, oui.

M. NUGENT: Ce n'est pas seulement d'après cette décision; c'est aussi prévu dans le contrat entre le gouvernement et Air-Canada qu'on vous permet cette grande souplesse. La Commission des transports aériens ne peut pas vous empêcher de faire ce que vous voulez quand vous avez obtenu le premier permis pour desservir un endroit.

M. McGREGOR: Je crois vraiment que la Commission des transports aériens a les pleins pouvoirs de refuser. C'est la loi, je crois, qui dit qu'une ligne aérienne qui appartient et qui est dirigée par une compagnie de transport peut fonctionner seulement en vertu d'un décret du conseil bien précis. Autant que je sache, c'est la restriction de base pour les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. NUGENT: Et ce décret du conseil est-il appliqué par la Commission des transports aériens?

M. McGREGOR: Je crois qu'elle l'a recommandé.

M. NUGENT: Mais Air-Canada fonctionne d'après un accord entre Air-Canada et le ministère des Transports.

M. McGREGOR: Air-Canada a les permis pour deux itinéraires qui couvrent tout le pays. Les endroits à desservir sont répartis entre les deux. Nulle part, dans ces deux permis, n'est-il fait mention de la fréquence des services.

M. NUGENT: N'est-il pas dit aussi que, si vous desservez trois endroits (disons Vancouver, Edmonton et Winnipeg) Air-Canada peut mettre une ligne en service entre Vancouver et Winnipeg ou bien s'arrêter à Edmonton, si elle le désire, ou desservir deux ou trois endroits, si elle le préfère et aussi fréquement qu'elle le veut?

M. McGREGOR: Cela n'est pas dit; seuls les endroits sont nommés. Il n'y a pas d'allusion à la fréquence des vols. Si un point intermédiaire est desservi à chaque vol entre les deux terminus, c'est une question de la demande du trafic et de la décision prise par la compagnie.

M. NUGENT: La décision d'Air-Canada?

M. McGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Cela ne s'applique pas aux lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Quand elles s'adressent à la Commission des transports aériens, elles doivent faire leur demande en stipulant les deux endroits et le nombre de vols, et on leur donne un permis juste pour ces vols.

M. McGREGOR: Je ne crois pas. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont un permis pour desservir une fois par jour Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver, et, autant que je sache, on n'a pas spécifié qu'elles ne doivent pas omettre de desservir Toronto ni Winnipeg.

M. NUGENT: Ce permis n'est que pour un vol par jour.

M. McGREGOR: Oui.

M. NUGENT: Votre permis vous restreint de la même manière.

M. McGREGOR: Non. Nous n'avons pas de restriction sur la fréquence.

M. NUGENT: Ainsi, vous avez beaucoup plus de souplesse en ce qui regarde l'utilisation des appareils, et ainsi de suite.

M. McGREGOR: Je ne sais pas ce que cela veut dire, mais j'accepte de vous croire, si vous voulez. En vérité, je pense que l'utilisation de sa flotte aérienne et le permis que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont obtenu pour leurs itinéraires sont excellents.

M. NUGENT: Si je soulève cette question, c'est parce que vous avez mentionné la souplesse dont jouit votre compagnie sur le trajet des Bermudes, et aussi que la pleine saison n'est pas au même moment. Cela s'applique pour vos lignes tributaires. Si vous avez la permission de varier vos vols plus que votre concurrent et qu'ainsi vous puissiez utiliser vos avions de façon plus efficace, cela ne vous donne-t-il pas beaucoup d'avantages sur lui?

M. McGREGOR: Non, absolument pas. Nous agissons comme un char de combat en tête, dans ce cas. Notre concurrent a un certain permis et l'exploite à fond; il nous reste les hauts et bas du trafic.

M. NUGENT: A Vancouver n'avez-vous pas établi un vol intermédiaire, afin que les voyageurs aient le choix de partir le matin ou le soir?

M. MCGREGOR: Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien peuvent s'éloigner de notre horaire autant qu'elles veulent.

M. NUGENT: N'est-ce pas un fait reconnu qu'à peine ont-elles décidé d'un horaire que vous changez le vôtre?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Vous prétendez que d'avoir une grande souplesse pour utiliser vos avions en ce qui concerne les endroits qui sont desservis et la façon qu'ils seront desservis n'est pas un avantage?

M. MCGREGOR: J'ai dit cela, en effet.

M. NUGENT: Sur le trajet transatlantique, y a-t-il eu une réelle coopération entre Air-Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, en ce qui concerne les vols commerciaux à horaire fixe ou les vols nolisés.

M. MCGREGOR: Oui, il y en a beaucoup. Par exemple, si un voyageur vient dans un de nos bureaux sans être bien informé et dit qu'il veut aller à Rome, on lui dira qu'il peut aller à Rome et nous l'amènerons jusqu'à Paris et nous ferons le nécessaire avec une autre compagnie pour le transporter à Rome; mais nous attirerons son attention sur les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien qui le transporteraient directement à Rome.

M. NUGENT: Est-ce là l'étendue de votre coopération?

M. MCGREGOR: Si le voyageur veut acheter un billet, nous sommes heureux de le vendre.

M. NUGENT: Il n'y a pas de coopération spéciale entre les deux compagnies en ce qui regarde les disponibilités d'avions ou les prêts de matériel?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Ou bien d'aide en cas de surcharge?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas de lignes en directe concurrence entre tel et tel endroit dans les services transatlantiques.

M. NUGENT: C'est ce dont je veux parler maintenant. A propos de ces vols nolisés, je suppose qu'il y a concurrence surtout pour l'Europe. Est-ce qu'une des choses qui inciterait le public à prendre Air-Canada serait que votre terminus de Londres est plus agréable que celui de Paris ou d'Anvers?

M. MCGREGOR: Non, Je crois qu'en 1962 les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont eu plus de vols nolisés pour Londres que nous n'en avons eu.

M. NUGENT: Elles vont là aussi?

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de restrictions.

M. NUGENT: Vous n'avez pas d'entente coopérative couvrant les cas d'afflux soudain de trafic, dans un sens comme dans l'autre.

M. MCGREGOR: Non. Je ne vois pas comment on pourrait en avoir. Nous n'avons pas de routes parallèles à travers l'Atlantique.

M. NUGENT: Je remarque qu'il y a de plus en plus de vols nolisés canadiens, monsieur McGregor. Pouvez-vous dire au Comité pourquoi le Canada a fourni la plus grande part de ce service l'an passé, une part plus grande que les années précédentes?

M. MCGREGOR: Je suppose que vous parlez de 1963, parce que ce n'est plus la même situation en 1964.

M. NUGENT: Je comprends.

M. MCGREGOR: Non. La réponse logique à votre question est que plusieurs groupes, au Canada, organisent des vols nolisés spécialement afin de profiter des taux avantageux des vols nolisés, ces groupes étant au Canada, ils font affaire naturellement avec les compagnies canadiennes.

M. NUGENT: Y a-t-il une différence pour faire affaire si les vols partent de points intermédiaires?

M. HAHN: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il semble que nous nous éloignons de la discussion sur les ententes ou la possibilité d'ententes entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et sur les questions de services et de trafic sur lesquelles nous étions d'accord de poser des questions pour le moment, si je ne me trompe.

M. NUGENT: Ma prochaine question prouvera que je n'enfreins pas le Règlement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nugent, allez-vous rester dans les limites de votre première proposition?

M. NUGENT: Oui, j'avais l'intention de demander si ces vols venant du Canada, la situation se trouve changée et si ces vols rendent possible la coopération entre les deux compagnies afin de fournir à tout prix un service canadien plutôt que de pousser les voyageurs à noliser des avions des compagnies étrangères. Autrement dit, vos discussions avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien portent-elles sur le problème de coopération entre elles et Air-Canada en vue d'obtenir un plus grand pourcentage des transports transatlantiques pour les compagnies canadiennes.

M. MCGREGOR: Non, pour dire vrai nous n'avons même pas effleuré la question des vols nolisés dans nos discussions. Le sujet n'a pas été soulevé entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Ces deux compagnies peuvent accepter des vols nolisés sur n'importe quel parcours pour lequel elles ont un permis, que ce soit en Amérique du Nord, en Europe ou au Royaume-Uni.

M. NUGENT: Je vérifie le nombre des vols nolisés et je constate qu'Air-Canada, qui avait eu 47 vols en 1962, en a eu 427, en 1963. Et si je comprends bien ce que vous avez dit, cela ne résulte pas d'une coopération avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: Non.

M. NUGENT: Je vois que le nombre total des vols nolisés pour outre-mer est de 971, en 1963; ainsi, votre compagnie n'en a pas eu tout à fait la moitié. Serait-il possible, d'après vous, qu'une coopération entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien produise une augmentation du pourcentage des vols transatlantiques nolisés pour les compagnies canadiennes?

M. MCGREGOR: Pas que je sache. Cette augmentation s'explique du fait que trois, sinon quatre, autres sociétés étrangères ont reçu l'autorisation d'effectuer des nolisements hors du Canada.

M. NUGENT: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question soit au ministre, soit à M. McGregor. A mon avis, les membres du Comité comprendraient mieux l'exploitation d'Air-Canada par rapport à l'exploitation des autres transporteurs privés au Canada s'ils étaient au courant de l'entente intervenue entre Air-Canada et le ministre des Transports.

M. PICKERSGILL: A ma connaissance, aucune entente du genre n'existe. Le Parlement a adopté une loi visant la création d'Air-Canada et l'exploitation d'Air-Canada s'effectue conformément aux mesures législatives que le Parlement établit. Je n'ai jamais entendu parler qu'il existait une entente entre Air-Canada et le ministre des Transports relativement à l'exploitation générale de la société.

M. MCGREGOR: Monsieur Pickersgill, je pense que M. Nugent fait allusion à une entente désignée sous le nom de contrat Trans-Canada dont il est question dans la loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. PICKERSGILL: C'est peut-être un aveu de mon ignorance en la matière.

M. McGREGOR: Je ne dirais pas cela. M. Nugent ne fait peut-être pas allusion à ce contrat.

M. NUGENT: C'est ce à quoi je faisais allusion.

M. PICKERSGILL: Je dois faire valoir que je n'ai jamais vu ce document depuis que je suis ministre. On ne m'a pas mis au fait. Je tenterai de me renseigner à ce sujet et peut-être pourrai-je vous répondre plus tard.

M. NUGENT: Monsieur McGregor, j'ai mentionné simplement que, si nous prenions connaissance du document en question, cela nous permettrait peut-être de comprendre la situation.

M. PICKERSGILL: Je ne crois pas que ce document soit confidentiel.

M. McGREGOR: C'est un document public.

M. PICKERSGILL: Je serai heureux de me le procurer.

M. MACEWAN: Monsieur le président, j'aimerais poser une brève question au sujet des immobilisations. Je remarque qu'un montant de 28 millions de dollars a été payé à titre de premier versement à l'égard de six DC-9 qui, je crois savoir, seront livrés en 1966. Pourriez-vous me dire quels versements ont été effectués à leur égard et s'il est d'usage de faire des versements à des fabricants d'avions afin d'obtenir la priorité en matière de livraison d'avions par suite d'une entente comme celle qui est intervenue entre la *Douglas Aircraft Corporation* et la Société, par exemple?

M. McGREGOR: Ordinairement, lors de l'achat d'un aéronef, au moment de la signature du contrat, on verse un pourcentage du coût global de chaque aéronef commandé. Dans certains cas, on fait des versements provisoires pendant la période qui s'étend jusqu'au moment de la livraison de l'aéronef, alors que l'on paie le solde.

Aimeriez-vous connaître les montants en cause?

M. MACEWAN: Oui.

M. McGREGOR: En 1963, nous avons payé $1,005,000, soit 5 p. 100 du prix global de six aéronefs commandés; en 1964 ,nous verserons un montant de $4,224,000 et lors de la livraison des aéronefs, en 1966, nous paierons le solde.

M. MACEWAN: Je vous remercie. Finalement, au risque d'être rappelé au Règlement, si j'ai bonne mémoire, dans un discours que vous avez prononcé à Halifax au printemps, n'avez-vous pas mentionné que peu après leur livraison la Société affecterait les DC-9 au service des Maritimes?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. RHÉAUME: J'aimerais interroger M. McGregor au sujet des négociations que la Société entretient avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Vous vous engagez dans un chemin très étroit.

M. RHÉAUME: Je le sais et je fais bien attention à ce que mes questions soient conformes au Règlement. Qui mène ces négociation? Les présidents des deux entreprises?

M. McGREGOR: Après la réunion tenue dans le cabinet du ministre, à laquelle j'ai fait allusion et qui est généralement désignée sous le nom de réunion des quatre présidents, les quatre se sont réunis immédiatement pour effectuer une reconnaissance dans les secteurs où, de l'avis du ministre, tous les moyens de collaboration devaient être mis à profit.

M. PUGH: Dans lequel le Northern Dancer se trouve-t-il?

M. McGREGOR: Il y a trois semaines ou un mois, M. McConachie et moi-même avons conféré dans mon bureau et nous sommes tombés d'accord relativement aux questions que j'ai mentionnées à M. Fisher, me semble-t-il; des entretiens ont eu lieu au sujet du domaine présentant le plus de difficultés du

point de vue de la collaboration, y compris les lignes internationales. A la suite de ces entretiens, nous sommes convenus que nous n'étions pas suffisamment au courant du problème à l'étude et des aspects financiers qu'il comportait pour y apporter une solution convenable et qu'il valait mieux confier cette tâche à nos spécialistes en matière de trafic. Nous avons fixé une date et un lieu de réunion convenant aux deux équipes; les séances se tiendront à Vancouver à compter du 23 juin, c'est-à-dire demain, où le débat sur la question se poursuivra.

M. RHÉAUME: Je vous remercie. J'aimerais poser une autre question au sujet de certaines questions financières. A première vue, les membres du Comité pourraient penser que la question que je vais poser n'est pas tout à fait conforme au Règlement; j'aimerais toutefois donner lecture d'un article paru dans les journaux, il y a un mois, qui laisse entendre que les Lignes aériennes Trans-Canada ou Air-Canada ne sont pas assez libres du point de vue financier pour soutenir la concurrence des autres lignes aériennes. Il s'agit d'un article de la *Presse canadienne*, rapportant les paroles que M. Glenn, spécialiste en évaluation des aéronefs aux services d'Air-Canada, a prononcées:

> ...Air-Canada, étant une société de la Couronne, ne jouit pas de la même liberté d'action que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, grâce à laquelle ces dernières ont pu commander trois avions supersoniques américains...

Si je m'en tiens à l'explication que vous nous avez fournie plus tôt au sujet des achats de DC-9, ces paroles signifieraient que vous commenceriez à faire une offre à l'égard d'un aéronef même avant sa mise en service afin de rester sur les rangs. Mon assertion est-elle juste?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait. Premièrement, personne n'a encore commandé d'avion supersonique, surtout pas un aéronef de fabrication américaine; aucune commande n'a été passée. Je pense que M. Glenn voulait dire qu'Air-Canada pourrait difficilement justifier auprès des administrateurs de la Société ou de toute autre personne le versement de $100,000 l'aéronef, sans intérêt, pour une période de temps indéfinie, afin de s'assurer que son nom figure sur la liste de livraison. C'est l'attitude que la Société a prise au sujet des quelque 80 SST américains, pour lesquels elle a versé ce montant, afin de prendre rang sur la liste de livraison. Je n'en veux pas à M. Glenn d'avoir dit cela. C'est un fait que nous ne jouissons pas de cette souplesse; du moins, nous estimons ne pas l'avoir.

M. RHÉAUME: Mais n'est-il pas vrai que la société Air-Canada a été la première de toutes les lignes aériennes du monde à remplacer sa flotte d'avions à hélices par des avions à réaction et, à ce moment-là, n'avez-vous pas dû effectuer des versements afin que votre nom paraisse dans la liste de livraison, ce qui permettrait à votre Société d'être la première ligne aérienne à posséder une flotte composée uniquement de jets?

M. MCGREGOR: Oui, et nous avons inclus ce montant dans nos immobilisations. Nous avons soumis nos prévisions en immobilisations avant d'effectuer ces dépenses. Et, dans toute l'histoire de la Société, il n'est arrivé qu'une seule fois que nous ayons acheté un aréonef d'un modèle déjà en service.

M. RHÉAUME: Vos paroles indiquent-elles une certaine timidité de votre part et dénotent-elles que vous n'êtes pas tout à fait prêts à vous mettre sur la liste des acheteurs de SST?

M. MCGREGOR: Bien que nous ne possédions qu'une connaissance imparfaite des SST, nous sommes aussi renseignés que n'importe qui à leur sujet. Notre ingénieur en chef faisait partie de l'équipe chargée de tracer les premiers plans du Concord, aéronef franco-britannique correspondant, qui devance de 2 ans et demi les appareils américains. Il s'agit, en fait, d'un modèle définitif, tandis que les SST américains ne le sont pas.

M. RHÉAUME: Quelle liberté vous manque-t-il?

M. McGREGOR: Je dis simplement que l'idée de verser $100,000 l'avion et, de ce fait, perdre l'intérêt sur ce montant pendant l'élaboration d'un modèle, ne nous sourit guère.

M. RHÉAUME: Ne craignez-vous pas que, en raison de cette attitude, on vous renvoie à la fin de la liste des commandes de SST.

M. McGREGOR: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pascoe, désirez-vous poser une question?

M. PASCOE: Je m'intéresse à ces premiers versements à l'égard des DC-9. Toutefois, M. MacEwan a posé une question à ce sujet et on lui a répondu. Toutefois, j'aimerais savoir où en est rendue la construction du DC-9 et quand la Société compte-t-elle en prendre livraison?

M. McGREGOR: C'est en Californie que se trouve la dernière chaîne de montage. On a construit une section de l'avant et les pièces composantes passent à la chaîne de montage. La *Havilland* de Toronto a déjà livré à la *Douglas* une paire d'ailes, peut-être deux. En d'autres termes, l'aréonef subirait son premier vol d'essai dans environ 12 mois.

M. PUGH: Ma question se rattache à celles que M. Nugent a posées. Au cours du débat, on a employé l'expression «intercalation» en parlant des vols transcontinentaux effectués par Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Permettez-moi de poser la question suivante. Quelle société, Air-Canada ou les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, a fixé l'heure du vol quotidien qui quitte Montréal et arrive à Toronto à la même heure? Les appareils quitteront Toronto exactement en même temps et arriveront à Winnipeg en même temps; les avions quittent ensuite Winnipeg et arrivent à Vancouver en même temps. Qui a tout d'abord fixé l'horaire: Air-Canada ou les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Il me faudra faire certaines fouilles pour obtenir ce renseignement. Mais je dois dire que les deux lignes aériennes se fondent sur le même principe: répondre aux besoins du grand public; dans les circonstances, je ne m'étonne pas que l'horaire des vols des deux Sociétés soit à peu près identique. Les deux Sociétés tracent leur horaire en se fondant sur les mêmes renseignements et s'efforcent de servir la même clientèle.

M. PUGH: Je serais heureux si vous pouviez savoir quelle société aérienne a été la première à tracer l'horaire.

M. McGREGOR: Je crois que nos indicateurs portent la même date; mais je tenterai de vous procurer les renseignements voulus.

M. PUGH: Je m'exprime autrement: Pourquoi faut-il que le trafic se fasse à ce moment précis? Si le départ et l'arrivée des avions des deux sociétés s'effectuent en même temps, cela doit sûrement gêner les deux lignes aériennes. Il n'est pas question d'intercaler un vol en ce qui a trait à Air-Canada.

M. McGREGOR: Non; ce qui importe, c'est le facteur de charge de chaque vol. Si nous nous rendons compte que nous exploitons à 61 p. 100 du facteur de charge en raison de l'heure rapprochée des vols, nous devrions peut-être retarder le départ du vol suivant.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Crouse, auriez-vous l'obligeance de continuer.

M. CROUSE: Monsieur le président, la question que je désire poser se rapporte à l'accroissement du service et du trafic, mais je pense que la réponse sera d'ordre financier. Je cite le rapport:

> En 1963, Air-Canada a marqué le vingtième anniversaire de son service transatlantique et le quinzième de sa ligne des Caraïbes en y offrant une capacité sans précédent et en transportant un nombre record de voyageurs sur ces deux lignes.

Envisagez-vous la possibilité d'assurer un service direct entre Halifax et les Caraïbes via les Bermudes? Comme j'habite la Nouvelle-Écosse, j'ai toujours eu le sentiment que nous, des provinces atlantiques, ne recevons pas le meilleur service possible. Nous devons nous rendre à Montréal pour prendre l'avion à destination des Caraïbes. Je me demande si vous songez à nous assurer ce service bientôt?

M. McGREGOR: Oui. Premièrement, comme vous le savez, je suis au fait de la question. Deuxièmement, la réponse n'est pas nécessairement d'ordre financier. Les Bermudes relèvent du gouvernement du Royaume-Uni en ce qui a trait aux ententes bilatérales. Nous n'avons pas encore reçu l'autorisation d'assurer un service aérien entre Halifax et les Bermudes. M. Nugent a l'impression que les lignes d'aviation peuvent exploiter des services dans toutes les parties du monde sans, au préalable, en avoir obtenu la permission. Mais il fait erreur. Il faudrait apporter une modification à l'entente bilatérale survenue entre le Royaume-Uni et le Canada, qui nous accorderait ce droit; alors le Canada devrait sans doute payer un prix et probablement un prix élevé. Il n'est donc pas question que la société Air-Canada exploite un service selon son bon plaisir. La chose est impossible. La question a été débattue avec le président de la Commission des transport aériens qui a dit craindre que nous ne fassions pas un marché avantageux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hahn, veuillez poser vos questions.

M. HAHN: Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser.

Tout d'abord, le rapport mentionne que les disponibilités de la Société ont pourvu aux dépenses en immobilisations sans qu'elle ait à contracter des emprunts extérieurs ou supplémentaires. Croyez-vous que l'an prochain la Société puisse poursuivre son exploitation sans avoir à emprunter?

M. McGREGOR: Oui, cette année et l'année prochaine.

M. HAHN: Vous voulez dire en 1964 et en 1965?

M. McGREGOR: Oui.

M. HAHN: La Société devra-t-elle recourir à des emprunts en 1966?

M. McGREGOR: Je ne suis pas certain si nous devrons emprunter, pas plus que je suis certain que nous n'aurons pas à recourir à des emprunts. Demeurons-en donc là.

M. HAHN: Ma deuxième question porte sur le mode de dépréciation. Un peu plus bas dans la colonne, on lit:

> Ce mode comporte une dépréciation systématique de chaque bien pour la période prévue d'utilisation pratique jusqu'à sa valeur restante.

L'an dernier, lorsque vous avez vendu des avions, avez-vous accepté un prix inférieur à la valeur réelle de l'avion au moment de sa vente?

M. McGREGOR: Non. Je suis heureux de pouvoir vous donner une réponse négative. Dans certains cas, c'est le contraire qui s'est produit. Après réflexion, je crains d'avoir à me rétracter. Nous avons vendu au prix de $28,000 un Superconstellation, avion passablement vieux, dont la valeur comptable nette s'élevait à $50,000. Nous avons vendu $27,000 un autre appareil dont la valeur comptable nette s'établissait à $50,000. Nous avons vendu un Viscount ...

Une VOIX: Ce que vous dites paraîtra au compte rendu.

M. McGREGOR: Nous avons vendu au prix de $426,000 un Viscount dont la valeur comptable nette était de $332,372.

Mais les modifications apportées à l'avion nous ont coûté $101,600, de sorte que, sauf erreur, nous avons perdu $3,000 à ce sujet.

M. GRÉGOIRE: Ce chiffre représente-t-il un montant global?

M. McGREGOR: Nous avons vendu des espèces, genres et pièces de rechange de toutes sortes pour un montant total de $548,522 et du matériel dont la valeur comptable s'établissait à $847,672.

M. HAHN: Ainsi, dans l'ensemble, vous avez subi une dépréciation? En conséquence, comptez-vous modifier votre mode de dépréciation ou vos taux?

M. McGREGOR: Je ne le crois pas. La société a vendu un grand nombre d'avions à piston dont la revente est difficile. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi des turbopropulseurs et, si nous venions à vendre des avions à réaction, il est probable que la dépréciation du DC-8 répartie sur une période de 12 ans se révélera satisfaisante; nous pourrons vraisemblablement avoir une dépréciation de 10 ans, dans le cas du Vanguard, et de 9 ans, dans celui du Viscount.

M. HAHN: Je crois savoir que vous êtes sur le point de vendre des Viscount. Avez-vous sondé le marché à ce sujet? La valeur marchande dont vous parlez prouve que la valeur comptable de l'avion équivaut approximativement au montant que vous comptez obtenir?

M. McGREGOR: En 1964, nous avons vendu trois Viscount, enregistrant ainsi un gain net de $269,534 par rapport à la valeur comptable.

M. FISHER: Ce nombre comprend l'appareil qui est passé à *TransAir*?

M. McGREGOR: Ce nombre comprend trois avions que nous avons vendus à *Air Inter;* la société ne prisera probablement pas que je vous aie mentionné la chose.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions?

M. RHÉAUME: J'aimerais poser une question complémentaire au sujet de la vente des avions. Je me demande à quel autre endroit je pourrais obtenir le renseignement. Quelle méthode employez-vous pour disposer de vos avions? En annoncez-vous la vente?

M. McGREGOR: Nous insérons une annonce dans les revues commerciales, puis nous sommes inondés de demandes provenant de personnes qui désirent obtenir une option exclusive de vente; nous refusons et éventuellement nous les vendons.

M. RHÉAUME: Évidemment, la société prend en considération le meilleur marché possible par rapport à la valeur en dollars?

M. McGREGOR: L'homme moyen engagé dans ce genre de commerce veut vendre l'avion avant de l'acheter.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, c'est une question faisant suite aux questions posées par M. Rhéaume, tout à l'heure, sur les «super jets» à venir. Est-ce que Air-Canada a pris des options pour les avions Concord?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Non. Nous n'avons encore pris aucune décision au sujet des supersoniques. Nous parlons des avions qui ne seront certainement pas mis en service avant 1972.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Alors, une fois ces avions-là en circulation, vous n'avez pas de place préférentielle pour aucun d'eux? Est-ce que vous croyez quand même être en mesure de faire face à la concurrence à ce moment-là?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Oui, je le crois. Premièrement, l'affectation de l'un ou l'autre de ces avions (un grand point d'interrogation se pose au sujet de l'avion

américain, tandis que, comme je l'ai mentionné antérieurement, il existe actuellement un modèle concret du Concord) est plutôt une question de controverse. Nous n'avons aucune idée des intentions du gouvernement. Si nous avons besoin d'avions supersoniques pour poursuivre notre exploitation sous le régime des lois actuelles du couvre-feu—je ne sais pas quelle serait la traduction de cette expression—mais actuellement nous sommes autorisés à utiliser un avion à réaction supersonique arrivant ou partant de Montréal après minuit ou avant sept heures du matin. Si ce règlement, fondé sur le bruit dans le sens air-sol, continue de s'appliquer aux avions supersoniques, la rentabilité de ces appareils sera gravement atteinte, parce que la seule façon de réaliser des profits dans le cas d'un avion supersonique, c'est de le faire traverser l'Atlantique aller et retour au moins deux fois par jour, ce qui signifie qu'il arrivera ou quittera Montréal pendant la période actuelle du couvre-feu qui s'étend de minuit à 7 heures du matin. Toutefois, il existe certaines données de fait étonnantes au sujet du bruit dans le sens air-sol. Les protagonistes de l'avion supersonique disent qu'il ne sera pas supérieur au subsonique. Peut-être en sera-t-il ainsi; il faut nous le prouver. Nous croyons qu'il serait à notre désavantage d'immobiliser les capitaux de la société pendant une période de neuf ans avant la date de la mise en service de l'avion en question, alors que de nombreuses questions se posent à son sujet.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que ce sont les prévisions des ingénieurs de la BOAC et ceux de l'Aviation que le Concord ne soit pas en opération avant 1972?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Oui. Peut-être devrais-je ajouter que je suis peu au courant des opinions que les ingénieurs des lignes ont exprimées. Je connais celles du fabricant, dont le programme de construction énoncé il y a deux semaines à peine porte que la «mise en service est prévue pour 1972».

Le PRÉSIDENT: Adoptez-vous la partie du rapport relative à la revue financière?

M. PUGH: J'ai une autre question à poser au sujet du programme de suppression des Viscount. Je comprends qu'au moment où les Viscount seront éliminés, leur dépréciation sera pour ainsi dire complète. La société ne perdra pas d'argent à leur sujet.

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: En aurez-vous qui seront excédentaires; en vendrez-vous d'autres?

M. MCGREGOR: Actuellement, nous avons deux avions excédentaires.

Le PRÉSIDENT: Adoptez-vous cette partie?

Nous passons maintenant à la rubrique intitulé: *Fonds de prévoyance-assurance.*

M. PRITTIE: Je ne poserai qu'une question, monsieur le président. La dernière phrase du dernier alinéa se lit comme il suit:

> Toutefois, à moins de pouvoir porter les contributions annuelles à un montant supérieur aux primes estimatives qu'il faudrait verser pour des assurances extérieures, le fonds mettra plusieurs années à atteindre le chiffre de $10 millions fixé par le Conseil d'administration.

Dois-je comprendre que vous voudriez atteindre ce montant à un rythme accéléré, mais que le Conseil d'administration s'y oppose?

M. MCGREGOR: Cette phrase ne renferme aucune insinuation du genre. Il s'agit, dans une large mesure, de ne pas faire subir de déficit à la société, afin qu'elle puisse rapidement reconstituer son fonds de prévoyance-assurance, ce qui signifie tout simplement que le gouvernement crée une réserve.

M. PRITTIE: Dans votre état financier, dans quelle rubrique le montant que vous affectez à l'assurance chaque année figure-t-il? Est-il compris dans les opérations de vol, l'entretien? Sous quel chef de dépenses entre-t-il?

M. MCGREGOR: Nous pouvons vous répondre d'une façon précise.

M. PRITTIE: Je sais que le rapport le mentionne, mais je ne le trouve pas dans les états financiers.

M. MCGREGOR: En 1963, les contributions à ce fonds ont été de $3,950,000.

M. PRITTIE: Vous citez les chiffres du rapport, mais l'état du revenu et des dépenses n'indique pas ce montant. Entre-t-il dans les dépenses d'exploitation?

M. MCGREGOR: Il est compris dans les frais de vol.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, il y a environ une semaine, un Viscount a eu du mal à atterrir à Toronto. Air-Canada n'est protégée par aucune autre assurance, de sorte que les dommages que l'avion a subis et qui semblent considérables, seront payés par le fonds de prévoyance-assurance de votre société, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Soixante pour cent de l'appareil se trouve assuré. Nous ne savons pas encore à combien s'élèveront les frais de réparation, ni s'il serait avantageux de les faire effectuer.

M. RHÉAUME: Ce qui est une façon dispendieuse de les supprimer peu à peu. Le dernier alinéa de la rubrique intitulée *Fonds de prévoyance-assurable* mentionne que le fonds mettra plusieurs années à atteindre le chiffre de 10 millions de dollars fixé par le conseil d'administration. Ne pourriez-vous pas m'expliquer ce que cela signifie. Le conseil d'administration d'Air-Canada a-t-il décidé que le fonds devrait être de 10 millions de dollars pour ce genre d'assurance?

M. MCGREGOR: Les décisions que prend le conseil d'administration reposent sur les recommandations que lui fait la direction et ces recommandations s'appuient sur la possibilité de perdre un DC-8 en entier; ces avions valaient environ 6 millions de dollars dans le temps; actuellement, ils valent $7,200,000. Le voyageur était assuré, déduction faite d'un montant de un million et demi; le conseil estimait donc que 10 millions de dollars fournissaient une garantie raisonnable et permettrait de combler les pertes résultant d'une catastrophe,—tel que l'écrasement d'un DC-8 plein de voyageurs,—d'environ $9,500,000. C'est le raisonnement qui a présidé à la détermination de ce montant. L'ironie du sort a voulu que nous fussions sur le point d'atteindre le chiffre de 10 millions de dollars à la fin de l'année dernière lorsque survint l'accident de Sainte-Thérèse. La société eût-elle atteint son but, qu'elle désirerait, à mon avis, poursuivre la pratique de verser au fonds ce qu'elle verserait autrement en primes d'assurance.

M. RHÉAUME: Mais plus maintenant?

M. MCGREGOR: Probablement que non. A quoi bon constituer un fonds aussi considérable?

M. RHÉAUME: Cela signifie qu'aucun accident ne devra survenir pendant une période de trois ans afin que la société puisse accumuler le montant fixé par le conseil d'administration.

M. MCGREGOR: Oui, à moins qu'on n'apporte certaines modifications à la police d'assurance.

M. RHÉAUME: Un gros accident a déjà réduit le fonds. La direction songe-t-elle à s'adresser au conseil d'administration afin de faire modifier la ligne de conduite adoptée et de lui signaler que, à toute fin pratique, à moins d'exploiter à perte et de puiser dans les autres réserves, la société ne pourra pas atteindre de nouveau le niveau fixé que dans trois ans.

M. MCGREGOR: Oui. La direction a déjà fait des démarches dans ce sens?

M. RHÉAUME: La direction a proposé que la ligne de conduite soit modifié?

M. McGREGOR: Oui.

M. HAHN: Au cours des derniers mois, Air-Canada a connu trois accidents graves qui ont coûté beaucoup de dollars et de vies humaines. Je me demande si vous pourriez nous éclairer sur la cause possible des accidents survenus à Londres, à Sainte-Thérèse et à Toronto. Pouvez-vous nous renseigner à ce sujet?

M. McGREGOR: J'aimerais vous signaler tout d'abord que vous avez associé la perte de vies humaines aux trois accidents.

M. HAHN: Je n'en ai mentionné qu'un qui a occasionné la perte de vies humaines.

M. McGREGOR: Tout ce que je puis vous dire, c'est que jusqu'ici nous n'avons reçu aucun rapport des enquêtes officielles en cours et je pense qu'il ne conviendrait pas que je tente de conjecturer sur les causes. Néamoins, je crois que je puis affirmer que l'avion de Londres n'a pas décollé et que le pilote a choisi de ne pas tenter le décollage alors qu'il était impossible de retenir l'avion dans les limites de la piste d'envol où il se trouvait. Je pense qu'on attribuera l'accident à ce fait. Quant à l'accident survenu à Sainte-Thérèse, je ne sais quoi penser; je me demande si les enquêtes menées par le ministère des Transports en révéleront la cause.

M. GRÉGOIRE: Il n'y a aucun indice d'un acte criminel?

M. McGREGOR: Actuellement, il n'existe aucune preuve qu'il y ait eu acte criminel.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hahn, avez-vous terminé?

M. HAHN: Je désire poser une autre question.

M. McGREGOR: Puis-je terminer ma réponse à M. Hahn? Dans le cas de l'accident survenu à Toronto, il s'agit d'une panne de moteur pendant l'approche, ce qui a causé la perte de puissance effective d'un côté de l'avion. L'avion s'est trouvé à avoir une aile baissée et j'avoue en toute franchise que l'accident aurait pu être beaucoup plus grave et qu'il est heureux qu'on s'en soit tiré ainsi.

M. HAHN: Je désire poser une autre question. Par suite de l'accident survenu au Viscount, comptez-vous modifier cette année, c'est-à-dire en 1964, le montant d'assurance ou d'assurance personnelle ou le montant d'argent que vous contribuez au fonds d'assurance?

M. McGREGOR: Pas à cause de l'accident mettant en cause le Viscount.

M. HAHN: Advenant que le fonds accuse un déficit, le laisseriez-vous dans cet état?

M. McGREGOR: Non. De fait, une lettre qu'a écrite l'ancien ministre des Transports porte qu'advenant le cas où la société a versé au fonds des contributions annuelles équivalant à un montant égal ou supérieur aux primes versées pour des assurances extérieures, le gouvernement souscrivait provisoirement au fonds le montant déficitaire.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, ma question était en fonction justement de la politique d'Air-Canada sur le fait d'accumuler son propre fonds d'indemnisation en cas d'accidents. Est-ce que la compagnie songe à augmenter ses réserves au-dessus de ce que ça lui coûterait si elle s'assurait d'une autre compagnie pour augmenter ses réserves en cas d'accidents?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Non, notre attitude au sujet de notre propre assurance sur le fuselage de l'avion en vol veut que, comme dans le cas dont il est question dans la lettre que je viens de mentionner, la société se trouve protégée contre

le danger de devoir cesser son exploitation par suite de nombreuses catastrophes. Or, sachant qu'en principe les sociétés d'assurance ne pratiquent pas leur commerce pour leur amusement, il nous serait avantageux de verser au fonds des contributions qui seraient autrement versées à titre de primes; si aucun accident ne vient dégarnir le fonds, la société aura donc de l'argent qui autrement serait en la possession des sociétés d'assurance. Voilà notre manière de voir les choses.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce qu'il y a d'autres compagnies d'aviation qui ont leur propre fonds d'assurance? Est-ce que la plupart des compagnies l'ont?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Oui et ces lignes de conduite ont peu à peu subi des changements. Pendant plusieurs années, la BOAC a suivi exactement la même ligne de conduite, sauf que, si j'ai bonne mémoire, elle assurait elle-même sa responsabilité envers les personnes voyageant sur ces avions; pendant plusieurs années nous ne l'avons pas fait.

M. ROCK: Monsieur McGregor, combien versez-vous en moyenne au fonds d'assurance? Selon votre rapport, je crois qu'il s'agit d'un montant d'environ 4 millions de dollars par année.

M. MCGREGOR: Non, l'année dernière, il a été exceptionellement élevé.

M. ROCK: Ainsi, vous n'y versez pas le même montant chaque année?

M. MCGREGOR: Non.

M. ROCK: Quelle responsabilité financière votre compagnie a-t-elle quant aux vies humaines? Êtes-vous poursuivis par les familles de personnes tuées? Si vous devez indemniser ces gens, est-ce que l'argent provient des mêmes fonds?

M. MCGREGOR: Non. Comme je viens tout juste de le dire à M. Grégoire, nous avons des assurances de l'extérieur. Quant à notre responsabilité envers les passagers, dont nous parlons dans le moment, il existe un certain montant déductible en cas d'accident. Je n'ai aucun doute que les réclamations des familles des victimes de l'accident de Sainte-Thérèse, par exemple, seront très élevées. Nous avons des assurances contre un tel sinistre, sauf pour le premier million et demi de dollars.

M. ROCK: Il s'agit d'assurance privée? Vous êtes couverts par des compagnies privées d'assurance?

M. MCGREGOR: Absolument.

M. ROCK: Supposons que ces personnes avaient en plus d'autres assurances; par exemple, si le passager achète de l'assurance au comptoir avant le départ est-ce que vous devez payer en plus?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. MACEWAN: A ce sujet, monsieur McGregor, un millon et demi de dollars sont à votre charge. Je crois qu'on a pris certaines mesures relativement à l'accident de novembre dernier et j'ai l'impression qu'en ce qui concerne votre quote-part, les problèmes de droit seront résolus à la suite de consultations entre les compagnies d'assurance.

M. MCGREGOR: Oui, et notre service de réclamation y participera également.

M. MACEWAN: Vos propres conseillers juridiques s'occuperont de cela?

M. MCGREGOR: Oui, absolument.

M. PUGH: Quand a-t-on d'abord établi ce fonds de dix millions pour les assurances?

M. MCGREGOR: En principe, je dirais que c'est en 1959 ou 1960. Je ne veux dire qu'il était alors de dix millions. Je veux tout simplement dire que ce montant est l'objectif qu'on s'est fixé.

M. PUGH: C'était donc avant les avions à réaction?

M. MCGREGOR: C'était à l'avènement des avions à réaction.

M. PUGH: Je présume qu'on fait une vérification chaque année; vous estimez toujours que dix millions de dollars sont suffisants?

M. MCGREGOR: Oui, mais comme vous pouvez le penser, nous sommes loin de cet objectif en ce moment.

M. PUGH: Certainement. Vous avez employé à plusieurs reprises l'expression «assurance sur le fuselage».

M. MCGREGOR: En effet.

M. PUGH: Est-ce que cela comprend tout l'avion?

M. MCGREGOR: Absolument.

(*Texte*)

M. MARCOUX: J'aurais une autre question à poser; vous avez dit tout à l'heure que les montants qui étaient payés pour les assurances en cas de décès venaient d'une compagnie privée. Vous payez un million et demi déductible et après ça c'est la compagnie d'assurance qui paie. Le million et demi que vous avez à payer vient-il de votre fonds d'assurance ou bien des dépenses d'opérations?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Non, ce montant vient du fonds de réserve pour les assurances, Monsieur Marcoux.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Vous n'avez aucune forme d'assurance sur le plan des dommages aux avions qui soient assurés avec un déductible quelconque d'une compagnie d'assurance? Tous vos appareils sont assurés uniquement à même votre fonds—dans votre propre fonds d'assurance.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Ils l'étaient en 1963. Nous sommes en train de changer, mais nous nous éloignons du rapport.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Non, c'est l'assurance.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: En effet, mais seulement pour 1963.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lachance.

(*Texte*)

M. LACHANCE: En vertu d'accords internationaux, est-ce qu'il n'y a pas un maximum qui peut être réclamé du transporteur lors d'un accident mortel?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: En effet, il existe une convention.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Quel est le montant?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Il y a une convention appelée la Convention de Varsovie, qui est l'objet de beaucoup de critiques en ce moment. Cette convention impose, dans le cas de toute réclamation d'une passager international, en francs français, une limite de $8,500.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Ce qui veut dire que les héritiers légaux d'une personne qui décède ou qui est blessée dans un accident d'avion d'Air-Canada ne peuvent pas réclamer plus que $8,000 environ.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: En effet, s'il s'agit d'un passager international.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. MACDONALD: Monsieur McGregor, je désire poser une question sous le titre de l'accroissement du trafic et l'encouragement de bonnes relations avec les agences de voyages canadiennes. Comme exemple, je signalerai le cas d'un seul propriétaire à Toronto qui exploite une agence de tourisme et qui possède l'entière autorisation dont il a besoin, de la part de lignes aériennes qui desservent le Canada, sauf Air-Canada, qui lui a toujours refusé pareille autorisation. Air-Canada exige qu'il donne une certaine ampleur à son entreprise avant de lui donner son autorisation. Il prétend que, s'il agissait ainsi, il n'obtiendrait pas la proportion de 7 p. 100 et devrait cesser de manger; tandis qu'avec les autres compagnies, il obtient ces 7 p. 100. Je mets en doute la sagesse de tels procédés, lorsqu'il dit avoir confié bon nombre de voyages outremer à d'autres compagnies d'aviation.

M. MCGREGOR: J'en douterais également; mais je ne sais pas exactement de quoi il s'agit. C'est notre service des ventes qui choisit les agents. Je sais qu'ils prennent bien garde de ne pas nommer deux agents dans un même territoire. Autrement, ce serait comme si l'on tentait de partager un seul morceau de tarte entre un grand nombre de personnes. En outre, ce serait injuste pour les agents qui nous représentent déjà.

M. PUGH: Avez-vous une certaine norme ou un certain critère? Choisissez-vous une catégorie particulière d'agences? Une société incorporée bien établie, par exemple, aurait-elle plus de chance qu'un individu?

M. MCGREGOR: Je suis persuadé qu'Air-Canada accorderait toute sa confiance à une agence bien connue ou jouissant d'une bonne réputation. Je me refuse cependant à ergoter au sujet de votre question.

M. MACDONALD: Pourquoi Air-Canada procéderait-elle ainsi, alors que toutes les autres grandes compagnies d'aviation dont j'ai parlé agissent autrement?

M. MCGREGOR: Je crois que la plupart des compagnies font comme nous.

M. MACDONALD: Mais ce ne semble pourtant pas être le cas ici. J'ai l'impression qu'on tient compte ici d'un autre facteur. Cet agent n'a pas votre autorisation. S'il l'avait, il retirerait 5 p. 100 sur le volume de clientèle nord-américaine qu'il vous apporterait. Ne croyez-vous pas qu'étant donné qu'Air-Canada est une société nationale d'aviation, vous devriez être en mesure d'étendre vos agences sur des territoires plus restreints?

M. MCGREGOR: Non, je ne suis pas d'accord. Je ne vois pas pourquoi nous employerions de mauvais procédés seulement parce que nous sommes une entreprise d'envergure nationale.

M. MACDONALD: Je vous remercie.

M. PUGH: J'ai deux questions à poser. Vous dites, sous le titre *Accroissement du service et du trafic:*

> Aux conférences de l'Association internationale du transport aérien (IATA), Air-Canada a joué un rôle de premier plan dans les tentatives visant à la réduction des tarifs de l'Atlantique-Nord. Ses efforts ont donné des résultats appréciables et c'est la conviction de la Société que si elle n'avait défendu aussi fermement ses positions, seule quelquefois parmi les transporteurs internationaux, les tarifs devant probablement entrer en vigueur le 1er avril 1964 seraient plus élevés.

Je compare cette déclaration au paragraphe suivant qui se lit ainsi:

> Dans l'ensemble, le régime des tarifs-passagers est demeuré inchangé sur les lignes intérieures. Malheureusement, le problème des différences de tarifs entre les lignes transcontinentales d'Air-Canada et de la *Canadian Pacific Airlines* est resté sans solution malgré tous les efforts d'Air-Canada.

Il me semble donc que vous tentez de réduire le tarif pour les voyages internationaux, tandis que vous tentez de maintenir votre tarif intérieur, alors que C.P.A. l'a déjà réduit.

M. McGREGOR: Eh bien, ce n'est pas tout à fait juste. Si vous voulez bien me suivre, je vais faire l'historique du tarif intérieur. Air-Canada a réduit le tarif à compter du 1er janvier 1961. C.P.A. a fait de même pour la classe touriste et la première classe.

Les résultats pour les deux compagnies nous ont montré que, de toute évidence, le tarif avait été trop considérablement réduit. Le 1er avril de l'année suivante, en 1962, nous avons augmenté notre tarif pour la classe touriste. C.P.A. ne nous a pas imité en cela.

Il en a résulté qu'à compter de cette date, Air-Canada avait des taux inférieurs à ceux de C.P.A. pour la première classe, alors que ceux de C.P.A. étaient inférieurs aux nôtres pour la classes touriste. Je ne crois pas qu'il soit injuste de dire que M. McConachie estime qu'ils sont encore trop bas.

M. PUGH: Qu'ils sont tous deux trop bas?

M. McGREGOR: Que les deux compagnies ont des taux trop bas.

M. PUGH: Très bien. J'ai une autre question à poser.

Je voyage régulièrement par les avions d'Air-Canada et de C.P.A. J'ai remarqué qu'en allant d'ici à Toronto, par les vols transcontinentaux à 9 h. 35 du matin, des avions des deux compagnies partant à cette même heure, je ne puis avoir de réservation dans la classe touriste à Air-Canada.

M. McGREGOR: Vous voulez parler de réservation pour un fauteuil donné?

M. PUGH: Oui.

M. McGREGOR: Pouvez-vous obtenir cela de C.P.A.?

M. PUGH: Oui, mais je ne voudrais pas répondre seulement par un oui ou par un non. Puis-je faire remarquer qu'Air-Canada prétend que la meilleure preuve de la qualité de son service est la satisfaction du public.

Lorsque je voyage, j'entends tout autour de moi plusieurs conversations. Un des sujets principaux de ces conversations est que, lorsqu'on prend un avion d'Air-Canada à Toronto, on s'aperçoit qu'environ quinze minutes avant l'heure du départ, il y a un chahut général vers l'entrée que nous devons emprunter pour aller à l'avion; c'est alors qu'on commence à s'entasser, ceux qui sont à la queue de la ligne refusant de reculer. Quand on ouvre la barrière, on peut alors observer une panique générale; tous veulent aller à l'arrière de l'avion; la plupart désirent un fauteuil situé près d'une fenêtre ou sur le bord de l'allée et refusent de prendre les fauteuils du centre. C'est tout à fait naturel. Je dirais que vous pourriez améliorer grandement votre service en prenant des réservations pour la classe touriste. Je me demande justement si ceux de vos gens qui s'occupent de l'amélioration du service ont déjà eu l'occasion de constater comment les choses se passent dans un avion de C.P.A.?

M. McGREGOR: Oui. Je suis persuadé que nos gens surveillent la qualité du service et portent une grande attention aux commentaires des passagers. J'ai déjà dit à un comité précédent que nous menons des enquêtes spécialement à cette fin. Je crois que la question est de savoir où il y a chahut, au guichet des réservations de fauteuil ou à la barrière. J'ai déjà eu à me tenir et attendre près

du guichet des réservations de fauteuil, tout en me demandant si je risquerais de faire un voyage sans avoir un fauteuil réservé. Le procédé est lent. Le préposé aux réservations doit assigner les fauteuils un à un, en mettant une indication sur un diagramme.

Le problème est de savoir où le passager sera le mieux situé.

M. PRITTIE: Je crois que M. McGregor a passé à côté de la question.

M. PUGH: Je dis simplement que c'est un domaine où Air-Canada devrait aller de l'avant et donner un meilleur service. Si vous devez aller d'ici à Vancouver, il est probable que vous devrez attendre au moins une heure et demie à Toronto avant d'avoir un avion. La première chose que vous aurez à faire là sera de confirmer et demander qu'on vous assigne un fauteuil, si vous voyagez avec une compagnie qui réserve des fauteuils. D'après ce que j'ai pu observer d'une compagnie d'aviation, je crois qu'il y a amplement de temps pour réserver des fauteuils. La plupart des gens arrivent au moins vingt minutes d'avance. S'ils arrivent seulement cinq minutes d'avance, il est évident qu'ils auront un fauteuil central de toute façon. Ce que je critique, ce sont les filées de gens à la veille du départ de l'avion. Lorsque je pars pour un long voyage, j'aimerais bien me rendre d'avance et lire en attendant; mais, quelques fois, j'aperçois une longue file de gens qui se pressent une quinzaine de minutes avant le départ. Je me souviens d'une fois où un avion venant de Montréal était en retard; malgré une chaleur accablante, il y eut un chahut général. Une fois montés à bord de l'avion, les gens ne parlaient que de cela. C'est pourquoi je mentionne ce fait ici.

M. MCGREGOR: J'estime que c'est une critique constructive que nous prendrons en considération, plus particulièrement en ce qui a trait aux voyageurs qui partent d'Ottawa et doivent changer d'avion à Toronto.

M. RHÉAUME: Si je ne me trompe, à l'avènement du DC-8, il était possible d'avoir des réservations de fauteuils, même pour les passagers de la classe touriste.

M. MCGREGOR: Je demanderais à M. Benson de répondre.

M. D. W. BENSON (*Directeur adjoint du service des voyageurs d'Air-Canada*): Oui.

M. RHÉAUME: Il me semble qu'Air-Canada peut avoir eu quelques motifs pour changer cela après avoir analysé la façon de procéder des autres compagnies.

M. MCGREGOR: C'est tout à fait possible. Je sais que j'ai voyagé des deux façons, avec et sans fauteuil réservé.

M. BENSON: Nous assignons un fauteuil à chaque passager qui est présent au point de départ de chaque vol. Sur les vols qui continuent au-delà d'un point particulier, à ce point nous pouvons faire autant d'heureux que de malheureux, parce que les gens qui atteignent ce point sont malheureux si on ne leur permet pas de prendre un meilleur siège. Ils peuvent devenir très malheureux et dire: «J'ai voyagé plus loin que les gens qui embarquent ici et on ne me permet pas d'avoir un meilleur siège.»

M. MCGREGOR: Par exemple, à Toronto.

M. BENSON: Oui. La situation se produit souvent à Toronto.

M. PUGH: Je ne fais que le signaler, puisque j'ai été malheureux à plusieurs occasions, même dans un avion de C. P. A., je suis débarqué à Winnipeg pour changer de siège. Je me rendais tout simplement au pupitre pour dire que je voulais un certain siège; je constatais qu'il était libre. La vieille étiquette était changée et remplacée par une nouvelle et j'étais heureux. Vos communications étant où elles en sont aujourd'hui, l'affaire est certainement très simple

et ce service supplémentaire accordé aux voyageurs, je puis vous l'assurer, vous épargnera beaucoup de difficultés et de murmures de mécontentement, surtout à Toronto.

M. RHÉAUME: Mes questions se rapportent à une nouvelle intéressante qui a paru il y a environ un mois, nous apprenant que M. McGregor s'est rendu d'une façon non officielle en Russie afin d'essayer d'organiser un chaînon d'Air-Canada à Moscou. Pouvez-vous donner au Comité un aperçu des résultats de votre voyage?

M. MCGREGOR: J'ai perdu six livres. J'ai eu des conversations avec Aeroflot. J'ai constaté que les dirigeants de cet organisme avaient fait un bon accueil à l'idée d'un service réciproque entre le Canada et l'URSS. Je me suis rendu compte qu'ils savaient toutes les réponses et toutes les questions au sujet des conventions bilatérales. Je n'ai pas mentionné de faux-fuyants qui leur étaient étrangers, même si les Russes n'ont pas beaucoup de conventions bilatérales qui leurs sont propres. Je crois que c'est à peu près toutes mes constatations.

M. RHÉAUME: A la suite des discussions et de l'intérêt que les intéressés ont manifesté dans l'éventualité possible, avez-vous l'intention de pousser cette sorte d'affaire?

M. MCGREGOR: La conclusion d'une convention bilatérale entre l'URSS et le Canada ressortit à l'autorité du gouvernement, non à M. McGregor. J'ai accompagné un groupe organisé sans que le gouvernement y soit pour quoi que ce soit, surtout pour découvrir si le terrain semble fertile du point de vue de l'attitude d'esprit de l'URSS. Je crois que le groupe a accompli sa mission. J'ai eu des doutes considérables sur la rentabilité du service. Aucune société aérienne dans l'URSS n'a un bureau d'affaires. Tout le trafic est organisé par l'Intourist. Il s'ensuit que le passager est donné à l'organisme de transport par la courtoisie de l'Intourist. Nous pouvons peut-être nous en accommoder, mais je ne le sais pas. C'était nouveau pour moi d'être complètement à la remorque, disons, de la générosité de l'autorité du gouvernement relativement à la proportion de trafic qu'il serait possible d'attirer.

M. RHÉAUME: J'ai une autre série de questions, mais je me rends compte qu'il est près de six heures.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournerons jusqu'à huit heures.

SÉANCE DU SOIR

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. J'ai sur la liste les noms de M. Fisher, qui est absent, de M. Prittie et de M. Lachance.

M. RHÉAUME: Pardonnez-moi, monsieur le président, j'étais au milieu de mes questions lors de l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Je suis désolé, je n'avais pas remarqué votre présence, monsieur Rhéaume, et ce n'est pas chez moi une habitude.

M. RHÉAUME: Je suis très assidu.

M. MCGREGOR: Monsieur Rhéaume, voulez-vous me permettre de vous interrompre?

Avant l'ajournement, une ou deux questions ont été posées auxquelles je puis répondre maintenant, bien que les auteurs soient absents en ce moment. Voulez-vous que j'y réponde maintenant?

Le PRÉSIDENT: La Comité désire-t-il que M. McGregor réponde à ces questions maintenant?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Oui, allez-y.

M. McGREGOR: M. Pugh a posé la première question. Il a demandé qui d'Air-Canada ou de C.P.A. est le premier à partir de Toronto à environ neuf heures du matin. Les renseignements que j'ai pris révèlent que nous avons un vol en partance de Toronto en direction de l'ouest le matin à diverses heures, entre 8 h. 30 et 10 h. 15, depuis les jours du service du North Star.

Deuxièmement, le présent vol qui quitte Toronto à neuf heures n'est pas transcontinental; il se rend seulement à Winnipeg.

M. Nugent a posé la deuxième question au sujet du contrat transcanadien. Je me permets de verser un extrait de la loi au dossier.

Comme je l'ai mentionné, à l'ébahissement visible du ministre, la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, chapitre 268 des statuts revisés de 1952, loi incorporant la société Trans-Canada, titre abrégé Loi sur les Lignes aériennes trans-Canada, 1937-C-43-S-1, contient l'article 15 qui se lit comme il suit:

> Le gouverneur en conseil peut autoriser le Ministre à conclure avec la Corporation un contrat (désigné comme contrat Trans-Canada) pour l'organisation, l'exploitation et l'entretien par la Corporation de lignes d'aéronefs (désignées comme Lignes Trans-Canada) pour le transport rapide et efficace des passagers et des marchandises à travers le Canada...

Le premier contrat passé conformément à cette autorité a été complété le 1er juin 1937. Il a été exécuté le 4 février 1938 et revisé en 1946. J'ai trouvé une mention de l'événement dans une codification administrative qui dit:

> La présente codification administrative, qui a été préparée par le bureau du président des Lignes aériennes Trans-Canada afin de donner des renseignements d'ordre général, le contrat de Trans-Canada en date du 4 mai 1946, modifié par le contrat en date du 18 avril 1950 et par un contrat en date du 1er septembre 1955 et aussi par des decrets du conseil périodiques.

L'effet est que la compagnie fait affaires en vertu de l'existence du contrat de Trans-Canada qui a été autorisé par une loi incorporant les Lignes aériennes Trans-Canada et, à titre d'à côté, je crois que je dois ajouter qu'à notre point de vue c'est un document favorable parce qu'il nous donne instruction de faire fonctionner la ligne aérienne efficacement et nous nous y appliquons au mieux de nos connaissances.

A tout événement, j'espère que cette réponse fournira à M. Nugent les renseignements qu'il désire.

Je regrette de vous interrompre, monsieur Rhéaume.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, j'aimerais poser plusieurs questions au sujet d'un vol régional entre Calgary et Edmonton. Avant cela, j'aimerais m'arrêter aux commentaires de M. McGregor au sujet de la difficulté d'assurer un service d'aérobus équivalent, par exemple, entre Ottawa et Montréal ou Montréal et Toronto, qui a été l'exemple qu'il a employé, entraînant l'usage d'un matériel de réserve qui, comme il a été donné à entendre, serait un usage non rentable de ce matériel. Je me demande comment cette déclaration peut être conciliée avec l'expérience de la *Pacific Western Air Lines,* qui, dans son service Calgary-Edmonton, au sujet de laquelle je me suis fait une opinion d'après mes conversations avec les dirigeants de cette compagnie. On a là, semble-t-il, une affaire très heureuse comme méthode nouvelle de transporter les gens. Elle donne visiblement satisfaction à la compagnie et assure certainement un service satisfaisant depuis le centre d'une ville jusqu'au centre d'une autre ville. Ces dirigeants soutiennent qu'ils n'ont jamais eu de difficulté à ce point spécifique. Ils ont indiqué qu'ils sont venus très près d'avoir des difficultés en étant sollicités pour tous les sièges dont ils disposent; mais la demande n'a jamais été excessive.

M. McGregor: Mon seul commentaire est, je crois, que les dirigeants en question ont été malchanceux quant au volume de trafic ou chanceux de ne pas se heurter à des difficultés. Cependant, si une ligne aérienne s'organise comme étant préparée à se charger de tout ce qui se présente, comme il le faut évidemment, et qu'elle se voie dans l'impossibilité de le faire, ce serait fort embarrassant et peu satisfaisant pour les passagers qui seraient laissés de côté. Je crois que l'affaire du service depuis le centre d'une ville au centre d'une autre est, naturellement, connexe aux aéroports qui sont utilisés et, comme vous le savez, l'aéroport au centre d'Edmonton n'est pas utilisé par notre ligne aérienne.

M. Rhéaume: Je crois que l'entreprise n'a certainement pas manqué de passagers. Je crois que son dossier a accumulé de nombreuses preuves des services qu'elle a rendus entre Edmonton et Calgary et la société a toutes les raisons de croire qu'en fait elle a engendré du nouveau trafic. Si elle a nui à quelqu'un, il s'agit de ceux qui normalement voyageraient en automobile. Je me demande si, en fait, il a été fait des études d'un type équivalent de service d'aérobus entre Ottawa et Montréal ou entre Montréal et Toronto.

M. McGregor: Cette étude a été faite chaque année depuis six ou huit ans et ce type de service fonctionne entre Boston et New York et entre New York et Miami depuis longtemps. Je crois, s'il y a vraiment de quoi, que notre introduction du régime ReserVec a probablement remis à plus tard, si non retardé indéfiniment, l'introduction de ce service par Air-Canada, parce que virtuellement nous pouvons faire des réservations par l'intermédiaire du service ReserVec sans tâche supplémentaire. Je dois admettre franchement que ce serait une pure chance si le nombre des voyageurs correspondait confortablement à la capacité de l'aéronef qui décolle à 8 h. 30 ou quelle que soit l'heure à laquelle elle fonctionne.

M. Rhéaume: J'espère que vous me corrigerez si j'ai tort, mais je crois que c'est exactement ce que la société offre et, s'il y a plus de demandes que de places, elle est prête à noliser un aéronef spécial. Je suis certain que les profits iraient au diable, si la chose se répétait très souvent; mais c'est leur recours, utiliser les autres aéronefs disponibles dans la région.

M. McGregor: Je vois.

M. Rhéaume: Je me demande si le nouveau service insidieux indiqué par les 119 milles et les 119 minutes d'Ottawa à Montréal organisé par le National-Canadien a nui à votre service régulier entre Ottawa et Montréal. Qu'en savez-vous?

M. McGregor: Je ne le crois pas.

On vient de me passer une note où il est dit que les *Pacific Western Air Lines* ont abandonné les vols du samedi et du dimanche entre Edmonton et Calgary.

M. Rhéaume: Qu'en pensez-vous?

M. McGregor: J'estime que la raison est le manque de trafic.

M. Rhéaume: Cette réponse m'amène logiquement à ma question suivante. Air-Canada ou Trans-Canada sont-ils prêts à négocier leur retrait du service Calgary-Edmonton maintenant assuré par des avions plus gros?

M. McGregor: Je ne le crois pas. De fait, pendant toute la discussion au sujet du service à nombreuses escales dans les Prairies, ce service a émergé comme une envolée qui n'était pas rentable. En outre, nous devons maintenir et assurer le raccordement entre Edmonton et Calgary en ce qui a trait aux opérations transcontinentales, car, comme vous le savez, certains vols passent par Calgary et d'autres, par Edmonton. Nous assurons un bien meilleur service aux passagers transcontinentaux en voyageant entre les deux grands aéroports.

M. RHÉAUME: De sorte que, lorsque vous abandonniez le service des Prairies, par exemple, vous ne l'avez fait qu'à cause de la formation du reste de votre flotte; vous désirez vous débarrasser d'un certain matériel non utilisable à ces aéroports. Serait-ce tout simplement parce que vous perdiez de l'argent? A la page 9 de votre mémoire, il est dit qu'à cause de la pauvre situation, et ainsi de suite, vous avez négocié un transfert à Air-Canada.

M. MCGREGOR: Ce retrait a été nécessaire à cause de la capacité des aéroports par rapport à la dimension de nos avions et, à un moment donné, nous n'avions plus que deux DC-3 qui pouvaient atterrir à ces aéroports. Nous n'espérions pas alors que ces pistes d'envol seraient dotées d'une force portante accrue et d'une plus grande longueur afin d'accompagner le Viscount et nous avons dû dire des douzaines de fois au cours des audiences que, bien que nous ayons admis sans détour que la ligne aérienne n'est pas prête économiquement à continuer l'exploitation, si quelqu'un rendait les aéroports admissibles à nos avions, nous le ferions.

M. RHÉAUME: Et vous voudriez garder même ces petits trajets qui rapportent pour deux raisons, la première à cause de l'argent et, par conséquent, la rentabilité, et, en second lieu, vous en avez besoin comme une source de clients. Ma déclaration est-elle juste?

M. MCGREGOR: Oui, elle est juste.

M. RHÉAUME: Il y a deux grandes raisons.

M. MCGREGOR: Oui.

M. RHÉAUME: En vous basant sur l'expérience de l'année dernière, admettriez-vous qu'Air-Canada est une trop grande entreprise pour s'occuper des courts trajets?

M. MCGREGOR: L'exploitation d'Air-Canada comprend une proportion d'environ 40 p. 100 de petits parcours, de sorte que nous ne sommes pas trop gros pour cela.

M. RHÉAUME: Je parle d'une déclaration à la presse, et je crois que vous l'aviez deviné, citant comme des paroles d'un ministre qu'une organisation nationale comme celle des Lignes aériennes Trans-Canada ne peuvent assumer un service régional. Je vous soumets cette question en me basant sur l'année que nous étudions, les revenus de votre compagnie résultant des courts trajets et le genre d'exploitation et de service que vous offrez. Considérez-vous la déclaration vraie?

M. MCGREGOR: Non. C'est regrettable qu'il ne soit pas présent. Je désapprouve entièrement cette déclaration. De fait, lorsque la concurrence causée par les parcours à nombreuses escales des Prairies a commencé, il n'y avait pas d'avion de transport du type régional qui n'avait pas besoin d'un subside aussi élevé que notre déficit déclaré sur ces parcours. Ainsi, je ne crois pas que dans ce genre d'explication, les sociétés en cause soient un tant soit peu plus efficaces que nous ne le sommes.

M. RHÉAUME: Je devrai attendre que nous soyons rendus aux perspectives avant de poser toute autre question. Mais, d'après votre expérience, vous êtes capables aussi de donner un service régional aussi efficacement que ces sociétés.

M. MCGREGOR: Aussi mal qu'elles.

M. RHÉAUME: Ou tout aussi bien.

M. MCGREGOR: Oui. C'est ce dont nous nous sommes rendus compte. Maintenant, n'omettez pas ce point; lorsque le service est d'une nature qui ne sied pas à notre plus petit avion, nous avons une difficulté réelle, comme ce fut le cas dans les Prairies, où nous avons dû continuer à utiliser des DC-3 qui, d'après le nombre de sièges et de milles, sont à peu près aussi inefficaces que tout ce que nous connaissons. En outre, quand on se restreint à deux avions d'un type dans une flotte, de graves difficultés commencent.

M. RHÉAUME: Je prends pour ce qu'elle vaut votre déclaration quant à la capacité d'Air-Canada, si la concurrence l'exige, d'exploiter des lignes au moyen du Viscount ou du Vanguard à n'importe quel endroit, en tenant compte de l'importance d'Air-Canada et du fait que c'est une compagnie internationale, de telle sorte que cela ne l'empêche pas pour autant d'exploiter des services régionaux.

M. MCGREGOR: Je soutiens cela très vigoureusement.

M. RHÉAUME: A la page 15, vous déclarez ceci:

> Dans l'ensemble, le régime des tarifs-passagers est demeuré inchangé sur les lignes intérieures. Malheureusement, le problème des différences de tarifs entre les lignes transcontinentales d'Air-Canada et de la *Canadian Pacific Airlines* est resté sans solution malgré tous les efforts d'Air-Canada.

Je désirerais vous demander si les propositions que vous faisiez alors à C.P.A. tendaient à vous amener tous deux à exiger le plus haut tarif pour les deux classes, touriste et première classe, et quelles étaient vos offres en guise de solution au problème. Les deux compagnies auraient-elles adopté le tarif maintenu par celle des deux qui avait le tarif le plus élevé?

M. MCGREGOR: Les offres consistaient en ce que la compagnie qui avait le tarif le moins élevé l'accroisse d'un montant égal à la réducton apportée au tarif de la compagnie la plus exigente, de sorte que nous aurions fait chacune la moitié du chemin. C.P.A. aurait réduit son tarif de première classe et nous aurions augmenté ce tarif d'un même montant et nous aurions fait l'inverse avec le tarif de la classe touriste. C.P.A. a réagi ainsi: «Si nous devons accepter les mêmes taux que vous, ce qui constituerait d'après nous un moindre mal, nous perdrons de la clientèle et, par conséquent, de l'argent. Si vous réduisez vos taux pour les rendre identiques aux nôtres, nous perdrons un autre 10 p. 100. Nous n'acceptons pas votre proposition, parce qu'elle comporte tous les mauvais effets des deux solutions; non seulement le niveau des taux serait plus bas, mais nous atteindrions l'égalité.»

M. RHÉAUME: Cela veut donc dire que vos efforts se sont heurtés à un mur de pierre.

M. MCGREGOR: Jusqu'à il y a deux ou trois semaines.

M. RHÉAUME: Le complot s'embrouille. Serait-il juste de dire que les perspectives semblent s'améliorer considérablement au regard de votre expérience des années passées?

M. MCGREGOR: J'aimerais bien que vous puissiez dire vrai.

M. RHÉAUME: Qui présidait ces discussions en 1963?

M. MCGREGOR: Jusqu'à maintenant, M. McConachie et moi-même, en 1964. Plutôt, je m'excuse; vous demandez qui présidait ces discussions en 1963. En 1963, c'était un groupe des deux services du trafic dirigés par leurs vice-présidents.

M. RHÉAUME: Vous avez dit plus tôt en réponse à une question que c'était vous même ainsi que M. McConachie qui dirigeaient habituellement les négociations.

M. MCGREGOR: Habituellement, oui, mais je devrais ajouter que cela changera demain. Je crois avoir parlé des équipes de trafic qui doivent se rencontrer à Vancouver le 23.

M. RHÉAUME: Je vais vous poser une autre question et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Ce sera ma dernière question. Comme vous savez probablement, les membres du Parlement ont une carte d'identité qui leur permet de voyager gratuitement par chemin de fer. Votre compagnie a-t-elle déjà

songé à quelques moyens par lesquels, pour autant que l'avion a remplacé le train pour les voyages transcontinentaux, au moins quelque chose de semblable serait souhaitable, non seulement pour permettre aux législateurs d'aller d'un bout à l'autre du pays, mais en vue d'estimer la valeur réelle et l'importance de votre service. Avez-vous apporté la moindre attention à cela?

M. McGREGOR: Eh bien, monsieur Rhéaume, nous n'avons pas seulement étudié cette possibilité, qui, en passant, n'est pas propre à une compagnie d'aviation, mais, nous en sommes venus à une entente, il y a quatre ou cinq ans, selon laquelle chaque membre du Parlement devait obtenir par l'entremise de l'Orateur, une passe aller-retour pour un voyage entre Ottawa et l'aéroport le plus près de la circonscription qu'il représente et, s'il devait y avoir une seconde session au cours de l'année, une seconde passe et une troisième peut-être. Il y eut ensuite, au cours des séances de notre Comité, à plusieurs reprises, des discussions concernant les voyages et les sièges disponibles; je me suis opposé fortement à cela parce que l'idée d'avoir à accommoder 15 ou 20 députés ici à l'aéroport d'Ottawa un vendredi soir, à un moment d'affluence, ne me plaisait guère. Il me semble ce serait chercher des ennuis. Nous avons donc réfléchi et acquis une certaine expérience dans ce domaine.

M. RHÉAUME: Mais, ce que vous dites là arrive tout aussi bien à n'importe quelle personne qui voyage par train ou par avion et doit présenter une passe. Il y a toute une différence entre le fait d'avoir une passe qu'on doit signer et conserver tout en faisant les arrangements et n'avoir qu'à se procurer une autorisation de voyager. Je suis d'avis que si, de fait, les compagnies d'aviation doivent faire concurrence aux autres moyens de transport, je crois qu'il devrait être possible que ces passes soient présentées à l'Orateur et qu'Air-Canada n'ait pas à absorber la perte.

M. McGREGOR: Je suis entièrement d'accord avec vous. Chaque fois que la question a surgi, j'ai toujours proposé une solution semblable. La direction du pays représente probablement la tâche la plus importante que nous connaissions et je ne connais aucun type d'entreprise qui n'accorde pas à ses fonctionnaires le transport gratuit lorsque ceux-ci travaillent au bien de l'entreprise. C'est toujours ce que j'ai pensé et je suis complètement en faveur de cela.

M. RHÉAUME: Ainsi, selon l'opinion de votre compagnie, ce ne serait donc pas vous qui feriez de l'opposition?

M. McGREGOR: Certainement pas.

M. RHÉAUME: Vous savez probablement que, selon la nouvelle législation adoptée l'automne dernier, les députés ont maintenant le droit d'obtenir, sur demande, des passes ou du moins des autorisations de voyages pour la classe touriste. Évidemment, ce n'est pas du tout la même chose que de pouvoir voyager n'importe où au Canada, par exemple. Cependant, selon votre opinion, en tant qu'exploitant d'une des plus importantes lignes aériennes, vous aimeriez qu'on intensifie dans votre système ce genre de trafic, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Une clientèle apportant des revenus?

M. RHÉAUME: Avec des ententes conformément à des ententes semblables à celles des chemins de fer. Un député qui voyage par chemin de fer apporte-t-il des revenus ou non?

M. ROCK: Les députés n'apportent pas de revenus aux chemins de fer.

M. RHÉAUME: Vous ne priseriez pas beaucoup ce genre de clientèle si elle ne vous apportait aucun revenu?

M. McGREGOR: Absolument.

M. HAHN: Monsieur McGregor, j'aimerais tout d'abord examiner les chiffres relatifs à la circulation intérieure l'an passé. Selon le rapport, l'accroissement des passagers nord-américains fut inférieur à 2 p. 100. Si je regarde le rapport des lignes aériennes américaines—j'ai ici le rapport de T.W.A.—je constate que l'amélioration est surtout attribuable à une augmentation considérable du nombre de passagers, outre une augmentation de 6 p. 100 de la distance-siège parcourue au Canada. Quelle différence y a-t-il là entre le Canada et les États-Unis.

M. MCGREGOR: Les États-Unis sont toujours deux ans et demi ou trois ans en avant de nous dans ces domaines. Nous commençons cette année.

M. HAHN: Nous sommes donc sur le point de les rejoindre?

M. MCGREGOR: Ils ont constaté avant nous le déficit, ainsi que la diminution sensible du trafic, et conséquemment ils ont pu se rétablir plus tôt que nous.

M. HAHN: Ma prochaine question a trait à la circulation d'outre-mer. Je n'ai pu découvrir dans le rapport rien au sujet de votre circulation outre-mer, afin de savoir s'il a augmenté ou non. Assurément, votre service nolisé est devenu huit fois plus important pour former un tiers du total de la circulation atlantique. Votre service régulier trans-océanique pour les passagers a augmenté ou diminue; a-t-il été influencé par les voyages nolisés?

M. MCGREGOR: En 1963, il n'était pas des plus encourageants, si je me souviens. Le revenu des passagers au mille, qui constitue le meilleur indice, s'est accru de 2.1 p. 100, de 1962 à 1963. Il fut considérablement mieux cette année, comme on pouvait s'y attendre à cause de la réduction des taux. Je devrais souligner, en ce qui a trait à l'accroissement de la circulation nord-américaine, que nos taux étaient variables et que nous avons obtenu un accroissement formidable en 1961 alors que nous avons réduit les tarifs, et que ce rapport a diminué peu à peu, d'une année à l'autre. Pour avoir une idée réelle du comportement des tendances aux voyages, il aurait fallu laisser les taux tels qu'ils étaient.

M. HAHN: Ma prochaine question est: compilez-vous certains chiffres qui indiqueraient la proportion de la circulation que vous obtenez par rapport aux autres transporteurs?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: S'il en est ainsi, quelle est la situation d'Air-Canada en ce qui a trait à l'Atlantique Nord? Est-ce que vous vous maintenez ou bien si vous augmentez ou diminuez?

M. MCGREGOR: Je crois que nous diminuons. Ce n'est pas étonnant, si l'on considère que trois nouveaux transporteurs se sont ajoutés à ce territoire. En 1963, Air-Canada avait 53.4 p. 100 comme coefficient de charge. En 1962, c'était 53.8 p. 100; nous avions donc perdu .4 p. 100.

Quoi qu'il en soit, vous posez une autre question. Je crois qu'en effet nous avons le pourcentage du total. Air-Canada allant vers l'ouest a 34.9 p. 100 du total; Air-Canada allant vers l'est a 36.5 p. 100, ce qui signifie probablement que les Canadiens préfèrent Air-Canada à toute autre ligne aérienne.

M. HAHN: Est-ce que ces chiffres comprennent les voyages nolisés ou bien seulement la circulation régulière?

M. MCGREGOR: Les voyages nolisés ne sont pas compris.

M. HAHN: Quelle proportion des voyages nolisés obtenez-vous?

M. MCGREGOR: En 1964, je crois que notre part est à la baisse, parce que nous manquons de deux DC-8 que nous pourrions utiliser, si nous les avions.

M. HAHN: Une autre question qui n'a pas de rapport direct avec le présent sujet. Je tenterai de la poser sous le titre de la *Revue financière*, mais peut-être a-t-elle quelque rapport ici. Il s'agit des coefficients de charge. Dans vos voyages à Montréal, Toronto, Ottawa, les vols outre-frontière à New-York, Chicago, ainsi qu'à d'autres endroits semblables où il y a beaucoup de voyageurs, où les vols sont fréquents et fréquentés, avez-vous un coefficient de charge plutôt élevé?

M. MCGREGOR: Ce coefficient varie évidemment. Je vais vous donner les chiffres: Seattle est plutôt bas, 46.6; Cleveland, 54.4; Chicago, 64.7; Toronto-New-York, 66.7; Montréal-New-York, 64.9; Boston-Halifax, 58.5. La moyenne pour l'ensemble est de 64.0.

M. HAHN: Lorsque le coefficient de charge atteint environ 60 p. 100 pour ces vols, sont-ils rentables?

M. MCGREGOR: C'est habituellement le cas. Vous dites 60 p. 100; je dirais qu'environ 65 p. 100 de ces courts vols font leurs frais.

M. FISHER: Je désirerais tout d'abord soulever un point qui a été apporté par M. Cowan à la Chambre des communes au sujet du service de limousines à l'aéroport de Toronto. Je sais que cela n'est pas votre affaire; cependant, M. Cowan est inquiet et intéressé, tout comme moi, à avoir un service de taxis satisfaisant pour les passagers. Je m'intéresse à ce problème pour deux raisons; d'abord, parce que je crois que le service de taxis est moins dispendieux—au fait, je sais qu'il en est ainsi—et ensuite, selon mon expérience, le service de taxis est plus commode. Selon moi, ces mêmes critiques vaudraient pour l'aéroport de Montréal. J'ai souvent cru que le service de taxis est beaucoup moins cher et qu'il y a plus de concurrence. Est-ce qu'Air-Canada pourrait apporter un certain concours à la solution de ce problème, faire des suggestions, par exemple?

M. MCGREGOR: Voici comment je vois la situation: les taxis peuvent amener des passagers à l'aéroport; mais, conformément au règlement du ministère des Transports, ils ne peuvent circuler ni stationner sur le territoire des aéroports pour y attendre des clients éventuels. Tout ce que nous pourrions faire serait d'exposer au ministère des Transports que nos passagers seraient mieux servis si des taxis étaient disponibles à l'aéroport. C'est cependant un domaine où je n'aime pas intervenir, parce qu'il existe des règlements au sujet de l'usage des routes provinciales situées entre les aéroports et les limites des villes et les taxis doivent obtenir des permis provinciaux. C'est très embêtant.

M. FISHER: Tout ce qui m'intéresse, c'est d'obtenir pour le public voyageur un service moins dispendieux que celui des limousines. Certains services de limousines sont plus ou moins rentables, quoiqu'ils ne soient pas exploités aux aéroports les plus importants. Je ne vois pas pourquoi on peut utiliser un taxi pour aller à un aéroport ou pour en revenir pour cinq dollars, alors qu'il faut payer de huit à neuf dollars pour une limousine, selon l'endroit où nous allons à Toronto ou à Montréal. Je ne crois pas que la qualité du service soit tellement supérieure pour justifier un tel écart. Je serais curieux de connaître l'opinion d'Air-Canada à ce sujet, car, pour autant que cela fasse partie des services que vous offrez aux voyageurs, vous êtes en cause jusqu'à un certain point.

M. MCGREGOR: Pour autant que le fait d'aller de A à B fasse partie du bien-être de nos passagers, nous nous y intéressons. Je ne crois pas que nous puissions faire tellement dans ce domaine, à moins que la ville n'étende ses limites jusqu'à notre aéroport; alors je présume que la difficulté posée par les routes provinciales disparaîtrait. Aimeriez-vous faire quelques remarques quant à la situation à Ottawa? Vous devez en avoir une assez bonne connaissance.

M. FISHER: Je crois que la même situation existe à Ottawa.

M. ROCK: Prenez le cas de Montréal.

M. FISHER: Montréal et Toronto me semblent être les endroits les plus touchés.

M. MCGREGOR: Je sais que Toronto a une disposition de zonage telle qu'il en coûte horriblement cher pour aller du nord à l'est. Je demanderais à M. Benson s'il en est de même pour Montréal.

M. BENSON: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi pour les taxis de Montréal.

M. MCGREGOR: Nous voulons parler de Murray Hill.

M. ROCK: Ses taux sont très élevés, si nous les comparons à ceux des autres taxis.

M. FISHER: Murray Hill exploite et le service de transport par autobus et le service de transport spécial pour chaque passager qui, de fait, constitue un service de taxi. C'est du service de taxis qu'on se plaint la plupart du temps, plutôt que du service de transport par autobus.

M. MCGREGOR: Il faut cependant convenir qu'avec une entente comme celle que nous avons avec Murray Hill, il est très peu probable qu'il y aura des périodes où les passagers n'auront aucun service de transport à leur disposition. Je ne me souviens pas d'être arrivé une seule fois à Dorval alors qu'il n'y avait aucune voiture de Murray Hill. Il faut avoir ce qu'il faut et une bonne surveillance pour fournir un tel service; si l'on devait se fier seulement aux taxis d'occasion, nous trouverions très désagréable de ne voir aucun véhicule à l'aéroport à une heure du matin, et ainsi de suite.

M. FISHER: J'envisageais ce problème en pensant que la concurrence devrait faire réduire les prix.

J'aimerais aussi parler d'un autre service offert aux usagers des aéroports. Le ministère des Transports a conclu récemment,—je crois que c'est au cours des dix-huit derniers mois,—une nouvelle entente avec locateurs de voitures? Autrefois, aux petits aéroports, on avait un prix fixe; mais on en est venu à un pourcentage du montant global. Ici, une fois de plus, je me demande si Air-Canada a quelque opinion à ce sujet, étant donné son expérience. Je considère les services de location sans chauffeur comme un service auxiliaire des voyages aériens; je n'aime rien de ce qui relève le coût. C'est une raison pour laquelle je m'y oppose. Je me demande si vous avez fait une étude du nombre de passagers qui ont utilisé les services de location sans chauffeur et, dans le car de l'affirmative, s'il ne saurait y avoir de moyen concerté d'abaisser tous ces frais.

Comme vous le savez probablement, la raison pour laquelle je soulève ce point est qu'un certain nombre de nouvelles sociétés se sont lancées dans le domaine du service de location sans chauffeur et offrent des voitures à un taux aussi bas que 60 p. 100 des taux pour l'aller des gros trois au Canada. Cependant, il est difficile pour ces nouvelles gens de se faire accepter aux aéroports à cause, je le répète, du pourcentage des recettes brutes et les besoins d'un personnel assez nombreux. Je ne veux pas miner par en-dessous la position de Hertz, Avis ou Tilden; mais, si la concurrence était plus forte dans les services de location sans chauffeur aux aéroports, il me semble que les voyageurs auraient une meilleure aubaine.

M. MCGREGOR: Je ne suis pas un expert sur le sujet des services de location sans chauffeur et je ne crois pas que nous ayons de dossier indiquant le nombre de nos passagers qui débarquent d'un avion et se rendent à un comptoir de service de location sans chauffeur pour louer une automobile. Je ne vois pas comment nous pourrions obtenir ces renseignements; mais je sais parfaitement bien que l'arrangement intervenu entre le ministère des Transports et les compagnies de taxi,—le contrat avec les compagnies de taxis,—est sur une base de pourcentage des recettes brutes. Tout ce que je puis espérer est qu'il ne soit pas aussi dispendieux pour eux que pour nous de faire affaire aux terminus.

Monsieur le président, si je ne m'écarte pas du sujet, j'aimerais à citer certains chiffres dès maintenant. Montréal, Toronto, Winnipeg et Edmonton ont récemment inauguré de vastes terminus. Nos frais de location de l'espace dont nous avons besoin à Dorval sont de $301,000 par année; à Toronto, de $30,000; à Winnipeg de $147,000 et à Edmonton, de $43,000. Il y a ensuite une autre petite affectation désignée sous le nom de frais d'usager; elle est nouvelle. Elle est imposée pour le privilège de déplacer les passagers à travers le terminus, en dehors de l'espace que nous louons. A Montréal, elle est de $148,000; à Toronto de $235,000; à Winnipeg de $47,000 et à Edmonton de $30,000. Le total pour ces quatre endroits est de $1,255,000 par année, plus des frais d'atterrissage de $3,463,000. Tous ces chiffres s'échafaudent par comparaison à une affectation totale de $168,000 avant l'existence du nouveau terminus pour le loyer, plus les frais d'atterrissage.

M. ROCK: C'est parce qu'il faut marcher plus loin!

M. MCGREGOR: C'est exact!

M. FISHER: Avez-vous entendu quelque chose au sujet de la possibilité d'introduire ce qui arrive à une foule d'aéroports européens, des frais d'usager spécifiques payés par le passager?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que nous ayons pensé ici à imposer cette taxe par tête.

M. FISHER: De fait, vous payez la taxe par tête dans l'imputation de l'usager. Je tiens à recommander dans ce domaine du transport pour se rendre à l'aéroport ou pour en revenir, et de toute la question du maniement des bagages, que dans un cas le coût pourrait être réduit et que dans l'autre le service pourrait être amélioré, surtout en ce qui concerne le temps, dans la plupart des endroits où je suis allé. Je vous saurais gré la prochaine fois que vous vous présenterez devant le Comité si vous pouviez nous donner des indications que vous avez examiné cette question pour voir s'il y a quelque chose que la société Air-Canada peut faire en vue d'abaisser le coût et d'écourter le temps.

M. MCGREGOR: Oui. Je ne sais pas ce qui pourrait être fait au sujet du coût; mais je crois qu'en ce qui concerne le temps notre triste expérience a été que moins les moyens sont modernes plus le maniement des bagages se fait vite. De fait, je crois que Montréal avait réussi à diminuer le temps de la livraison des bagages à 4½ ou 5 minutes jusqu'à ce que le nouveau terminus soit terminé, et j'estime qu'il faut près de 10 minutes de plus que maintenant. L'automatisation, qui n'est pas un bienfait sans mélange, en est en partie la cause.

M. FISHER: Je ne sais pas si c'est le temps de soulever cette question, mais j'aimerais vous demander quelque chose au sujet de TransAir. J'aimerais à savoir quel a été le prix de vente du Viscount qui a changé de main.

M. MCGREGOR: C'était une proportion d'un dollar, parce que le dollar comprenait le Viscount et deux DC-3.

M. FISHER: Quelle était la valeur comptable?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est quelque chose de l'ordre de $220,000.

M. FISHER: Comme vous le savez probablement, la ligne aérienne du gouvernement en Saskatchewan a reçu une communication de l'un des dirigeants qui n'a pas surtout critiqué le rôle d'Air-Canada dans la transaction, mais qui a représenté que si ce genre d'arrangement qu'on a conclu avait été offert ou avait été ouvert aux autres compagnies de transport intéressés, l'affaire aurait suscité plus d'attention. Je me suis demandé si Air-Canada, lorsque la transaction a été faite, a entretenu des discussions avec une autre compagnie de transport.

M. McGREGOR: Je ne le crois pas. Nous étions convaincus que TransAir était mieux en mesure d'exploiter ces routes et, pour une raison ou pour une autre, à notre grande surprise, cette société semblait plus intéressée que les autres. Au Comité de l'an dernier, comme vous vous le rappelez, monsieur Fisher, j'ai dit que je croyais que c'était l'une de ces associations heureuses au sujet de laquelle tout le monde semblait content. Cependant, il est arrivé que le contentement de TransAir n'a pas duré très longtemps. Le contrat n'avait pas duré plusieurs mois que la société a demandé l'autorisation d'abandonner la moitié ouest de ce qu'on appelle la route à plusieurs escales et qu'elle l'a obtenue.

M. FISHER: Qui est responsable si cet arrangement s'effondre en ce qui concerne la valeur de la transaction en cause, lorsque cette opération particulière est abandonnée? Vous avez accordé certaines considérations à TransAir. Or TransAir a contracté certaines obligations. TransAir s'est soustrait à une partie de ces obligations. Quel est l'effet sur la valeur de la transaction que vous avez conclue?

M. McGREGOR: L'effet est nul. TransAir avait pris l'engagement d'exploiter la route ou les deux routes telles que nous les connaissions alors, ou les changements de celles-ci qu'autoriserait la Commission des transports aériens. Alors, tout naturellement, TransAir s'est protégée contre toute accusation d'être en défaut relativement au contrat en demandant à la Commission des transports aériens la permission d'abandonner la route à l'ouest de Regina. Elle l'a obtenue d'une façon très légale et légitime. La Société Air-Canada a été privée d'une exploitation qui lui coûtait $300,000 par année. Nous pouvions nous en passer.

M. FISHER: Je crois que ce fut une bonne affaire du point de vue d'Air-Canada. Cependant, j'étais curieux de savoir quelle était la valeur de la transaction et le rôle qu'Air-Canada pouvait y avoir joué.

M. McGREGOR: Même si nous avions révélé nos chiffres relatifs au trafic en entier à Air-Canada, nous n'avions aucune idée que la société pourrait discontinuer une partie du service. Je ne crois pas qu'elle l'aurait fait si cette idée n'avait pas été suscitée du fait que l'un des aéroports a abandonné automatiquement le service à cause des conditions du printemps. Alors, la Société a dit à la Commission des transports aériens— «Nous ne pouvons pas desservir ces endroits», et la Commission des transports aériens a dit qu'elle comprenait. Cette circonstance peut avoir donné l'idée à la Société de demander l'abandon de ce parcours.

M. FISHER: Vous êtes une société de la Couronne qui fonctionne sous bien des rapports comme une entreprise privée. Vous concluez des arrangements approuvés par une Commission du gouvernement pour lesquels vous donnez certaines valeurs afin de protéger la corporation en retour pour le dégagement d'une obligation. La compagnie de transport ne se conforme pas à l'obligation et la Commission des transports aériens l'approuve. Et la valeur, la considération, disons, qui a conduit à la transaction originale, dans la mesure où nous, du Parlement, pouvons le constater, est tout à fait laissée de côté. Il n'y a pas eu de sollicitation ni de directive venant d'un intérêt public.

M. McGGREGOR: Je ne crois pas qu'il doive jamais y en avoir. Nous avions demandé d'abandonner toute la route. Je ne crois pas que la Commission des transports aériens aurait pu continuer sans cesse de nous refuser ce droit, parce qu'elle était dans une situation embarrassante. Elle ne met pas à notre disposition des aéroports capables de servir à nos avions. Nous perdions de l'argent et elle pouvait difficilement tenir à ce que nous continuions d'exploiter. Je ne le crois pas. Je crois que les collectivités le long de la route à nombreuses escales des Prairies, comme nous l'appelons, se trouvent mieux du service qu'elles ont, soit entre Winnipeg et Regina et Regina et le nord.

M. FISHER: Je ne puis pas mettre la responsabilité sur Air-Canada ou la rattacher au contrat intervenu. Y a-t-il eu de la discussion au sujet d'une clause supplémentaire au contrat disant qu'il y aurait un retour à Air-Canad d'une partie du matériel, si TransAir ne s'en tenait pas au contrat?

M. MCGREGOR: Oui, Trans-Air s'était engagée à payer $500,000 à Air-Canada, d'après la situation d'alors, ou une proportion de ce montant, si la société abandonnait l'exploitation. Je ne crois pas qu'aucune des deux parties au contrat n'ait pensé que la peine était imposable dans l'éventualité d'un abandon partiel.

M. FISHER: Qu'est-il advenu de cette clause? En a-t-on tenu compte?

M. MCGREGOR: La Société n'a rien fait de contraire au contrat. Le contrat disait aussi que la Société devait donner un service en conformité de l'autorisation de la Commission des transports aériens.

M. FISHER: Ainsi, si quelqu'un responsable de ce qu'il ne vous est pas revenu, c'est la Commission des transports aériens?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il serait plus vrai de dire cela, si vous essayez de mettre la responsabilité sur quelqu'un pour la disposition du service dans les régions à l'ouest de Regina. La Commission des transports aériens serait en cause. Et, si nous devions continuer, la réponse serait la même, j'espère.

M. HAHN: Que faites-vous des trois avions qui faisaient partie de la transaction? TransAir les possède-t-elle encore?

M. MCGREGOR: Oui, autant que je sache.

M. HAHN: Sont-ils utilisés pour cette partie du service?

M. MCGREGOR: Je ne le sais pas, en ce qui concerne les DC-3; mais je le sais au sujet du Viscount, parce qu'une partie de la transaction prévoyait que nous entretiendrions le Viscount et nous sommes tenus de le faire.

M. HAHN: La Société s'en sert pour ses vols sur cette partie de son parcours!

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que la Société s'en serve sur cette partie de sa route. Je ne crois pas qu'elle le puisse, parce qu'il n'y a pas d'aéroports disponibles.

M. PRITTIE: Quelle a été la perte sur le parcours de Vancouver à Victoria, l'année dernière, et quels ont été les coefficients de charge

M. MCGREGOR: La réponse à la première partie de votre question est $785,000; et coefficient de charge était de 52 p. 100.

M. PRITTIE: Merci. En réponse à une question précédente à ce sujet, je crois que vous avez déclaré que toutes, ou presque toutes, les petites routes n'étaient pas rentables, mais qu'elles sont maintenues pour fournir des clients à la ligne principale dans bien des cas. Vous avez descendu à six vols par jour de Vancouver, à Victoria, sauf le dimanche, alors qu'il n'y en a que cinq, je crois. Jusqu'à quel minimum pouvez-vous descendre? C'est un chiffre très élevé, $785,000, avec un coefficient de charge de 52 p. 100. Vous devez avoir des courses semblables, comme de Vancouver à Seattle, d'Halifax à Moncton et de Regina à Winnipeg, où le coefficient de charge dissime sensiblement. Combien de voyages par jour faites-vous? Quelle serait la comparaison, parce que c'est un gros montant d'argent relativement à votre total.

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de méthode empirique dans ce domaine. Nous avons exploité des routes à raison de cinq vols seulement par semaine. Mais nous sommes dans le commerce du transport des passagers et des marchandises et nous cherchons à satisfaire toutes les demandes. Un coefficient de charge annuel de 52 p. 100 signifie probablement que beaucoup de vols partent complets, surtout le vendredi et le dimanche. Je ne crois pas qu'il soit bon de dire combien peu fréquemment on offre du service.

M. PRITTIE: Oui. Il n'est pas exact de dire que toutes sont des exploitations non rentables. De Vancouver à Seattle, il y a trois vols par jour. Les maintenez-vous pour la même raison, c'est-à-dire pour apporter des clients à la ligne principale, ou s'il y a d'autres lignes aériennes en exploitation là aussi?

M. MCGREGOR: Non, nous les exploitons pour deux raisons. La première c'est que les vols continuent de Vancouver à Victoria et il y a aussi que nous n'avons pas de service direct entre Vancouver et Seattle, malheureusement. Mais il y a du trafic sur les deux tronçons; il y a une quantité importante de trafic pendant la bonne saison, entre Seattle et Victoria, et nous croyons qu'il faut le desservir. C'est dans cet engagement que cette route appartient au Canada et nous hésiterions à la discontinuer pour cette raison.

M. PRITTIE: Je crois que le point principal de ce que j'ai considéré qu'un montant de $785,000 par année constitute une très grande perte qui pourrait assurer une foule d'autres services; et vous avez six vols par jour. Je vous accorde que vous devez garder un certain nombre de raccords pour la ligne principale. Je me demande si six vols ne sont pas un trop grand nombre en vue de la demande?

M. MCGREGOR: Vous avez peut-être raison.

M. PRITTIE: Je crois que cela se comprend et, dans d'autres parties du pays, je suis certain que ce n'est pas trop populaire. Ce semble être une très grosse somme d'argent.

M. MCGREGOR: Nous avons de «meilleures» pertes que celles-là.

M. PRITTIE: Par exemple, où?

M. MCGREGOR: Je puis vous en citer plusieurs. Terre-Neuve, $1,145,000; Montréal à New-York, $784,000. M. Harvey me dit que ces pertes comprennent la proportion convenue du coût de nos bases d'entretien des appareils et les frais généraux, son salaire et le mien, et ainsi de suite. Je suis sûr que l'abandon de l'un ou l'autre de ces services ne réduirait aucun de ces chiffres.

M. PRITTIE: J'ai une autre question à poser relativement à celle de M. Rhéaume au sujet de Calgary et Edmonton. Est-il juste de dire qu'une plus petite société, comme T.W.A., a moins de frais généraux? Serait-ce un facteur dans la fréquence du service et les frais d'exploitation entre Calgary et Edmonton?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas réellement. Je crois que ces facteurs se compensent jusqu'à un certain degré; mais c'est plutôt une question de ce que nous désignons comme l'avantage proportionnel. Nous exploitons 39 Viscount et je crois que notre coût global par moteur de Viscount et de Dart, et ainsi de suite, est considérablement moindre que pour une ligne aérienne exploitant seulement deux ou trois de ces appareils.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Monsieur McGregor, je comprends que entre Montréal et Paris, le service des passagers est effectué par Air-Canada et par Air-France seulement. Ce sont les deux seules compagnies qui font du transport de passagers en vertu d'une entente.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Oui, dans le cas des parcours directs.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Maintenant, est-ce que c'est vrai que la proportion du transport des passagers est de 70 p. 100 pour Air-France vers l'Est et de 30 p. 100 pour Air-Canada? Autrement dit, la proportion des passagers qu'Air-Canada transporte est de 30 p. 100 et Air-France de 70 p. 100, entre Montréal et Paris, ou approximativement.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Nous allons vérifier les chiffres.

M. LACHANCE: La proportion de passagers voyageant entre Paris et Montréal par Air-France et par Air-Canada. Je ne puis parler de vos chiffres maintenant. La proportion de passagers transportés au Canada et venant du continent européen est: Air-France, 7.6, et Air-Canada, 34.9.

M. McGREGOR: Pourriez-vous me dire où vous avez pris ces chiffres?

M. LACHANCE: D'un de mes amis.

Une VOIX: Expliquez-vous.

M. LACHANCE: Est-ce qu'il se peut que ce soit les chiffres exacts: 30 p. 100 pour Air-Canada et 70 p. 100 pour Air-France, de Montréal à Paris?

M. McGREGOR: Je ne crois pas. Il se peut que la moyenne soit aussi haute que 40-60. Je ne connais aucune ligne où il se pratique une réciprocité totale et où nous n'obtenons pas près de la moitié du trafic.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Est-ce que vous pourriez, dans les prochains jours, vous enquérir et donner au comité la proportion entre Montréal et Paris? Maintenant, si c'était la proportion de 60, de 70-30 comme je l'ai dit, ou même 60-40, quelle serait la raison pour laquelle Air-Canada transporte moins de passagers qu'Air-France, de Montréal à Paris? Est-ce que ça ne devrait pas être le contraire, étant donné qu'Air-Canada est la compagnie du Canada, et qu'elle devrait avoir une meilleure publicité à Montréal qu'Air-France?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Je ne suis pas certain de cela. Sa publicité est très forte. De toute façon, j'aimerais voir les chiffres.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Maintenant, monsieur McGregor, si c'était vrai, est-ce que, comme je crois l'avoir constaté, est-ce que ce ne serait pas parce qu'il n'y a pas suffisamment de personnel qui parle français sur les avions d'Air Canada, entre Montréal et Paris? C'est une question qui me semble assez logique.

(*Traduction*)

M. CROUSE: Oh! oh!

M. McGREGOR: Sur tous les vols, le personnel de bord parle français.

M. BENSON: C'est juste.

M. McGREGOR: Tous. Achetez un billet et vous verrez.

M. LACHANCE: Je l'ai déjà fait.

M. McGREGOR: Et vous n'avez trouvé aucune personne d'expression française parmi le personnel?

M. LACHANCE: Je ne dis pas que je n'ai trouvé aucune personne d'expression française, mais que sur certains vols, la proportion de personnes parlant français était très mince.

M. McGREGOR: Monsieur Benson vous répondra à ce sujet.

M. BENSON: A partir du 1er mai de cette année, sur tous les vols vers le continent européen,—vers Paris ou vers d'autres endroits en Europe,—le personnel de service est bilingue et une des hôtesses est même trilingue: elle parle l'allemand en plus de l'anglais et du français.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Non, mais vous avouerez, monsieur McGregor. J'accepte avec plaisir ces remarques et je comprends que, depuis quelque temps, depuis le mois de mai, il y a eu amélioration. Seulement, il faut avouer qu'il y a une

proportion de voyageurs de langue française dans la province de Québec, qui est assez importante, pour les revenus d'Air-Canada et je crois qu'Air-Canada aurait avantage à prendre avantage de ce fait, qu'il y a un potentiel de voyageurs très grand de la province de Québec et je sais qu'il en a plusieurs qui auraient aimé mieux prendre Air-France, en plusieurs circonstances, dans le passé du moins, à cause de cette situation.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Même le maire de Montréal le fait.

M. GRÉGOIRE: Même le maire de Montréal fait quoi?

M. McGREGOR: Il prend parfois Air-France.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Non, mais si... Alors, est-ce que demain vous allez nous donner la proportion entre Montréal et Paris, monsieur McGregor?

(*Traduction*)

Nous donnerez-vous les chiffres d'Air-France et d'Air-Canada pour la ligne Montréal-Paris?

M. McGREGOR: Je n'ai pas compris la première partie de votre question.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Est-ce que, demain, vous pourriez avoir les chiffres pour la proportion de voyageurs d'Air-Canada et d'Air-France entre Montréal et Paris?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Oui, je suis certain que je pourrai les avoir.

M. BASFORD: Je me reporte à la page 9 du rapport annuel, aux remarques faites au sujet du transport aérien des marchandises. Que fait la société pour encourager l'exploitation de nouveaux marchés pour les produits qui peuvent être transportés par voie aérienne?

M. McGREGOR: C'est toute une question. Je ne connais aucun moyen que nous pourrions appliquer et que nous n'avons pas déjà appliqué. Nous faisons de la publicité dans toutes les revues commerciales. Pour stimuler le transport, nous pratiquons ce que nous appelons les taux sur un produit désigné. Vous avez probablement beaucoup lu au sujet d'un programme fabuleux que nous avons inauguré il y a quelques mois afin d'amener le commerce du poisson de la côte du Pacifique plus à l'est, au Canada. Cette tentative a connu un immense succès. Nous avons ouvert un marché, particulièrement en France, pour le homard de la côte est; plus tard, nous avons transporté des tonnes de homards en France. Nous n'avons négligé aucun moyen afin d'encourager le transport aérien des marchandises, et cela explique probablement la hausse dans cette catégorie.

M. BASFORD: Le transport du poisson de la côte ouest m'intéresse particulièrement.

M. McGREGOR: C'est ce que je pensais.

M. BASFORD: Où en est-on rendu à ce sujet?

M. McGREGOR: Je n'ai reçu aucun rapport à ce sujet au cours des dernières semaines; mais on a été très enthousiaste au début.

M. BASFORD: Doit-on modifier le règlement sur les pêches pour ce qui est du genre de poisson qui peut être transporté?

M. McGREGOR: Je crois qu'il devrait y avoir quelque modification à ce sujet; mais je ne suis pas un expert dans ce domaine. Je crois qu'il faut accumuler tout un chargement. Il est arrivé plus d'une fois qu'un espace assez grand ait été réservé; mais les poissons ne mordaient probablement pas, ou

quelque chose de semblable, et ils ne sont pas arrivés à temps au lieu de chargement. Ces taux sur un produit désigné sont fondés sur des chargements assez considérables. Au point de vue du transport aérien, il est préférable que tout l'espace réservé soit utilisé.

Avez-vous une idée des espèces de poissons dont il s'agit?

M. BASFORD: Je n'ai pas compris un mot de ce que vous avez dit.

M. MCGREGOR: J'ai dit, avez-vous une idée de l'espèce de poisson qui serait le plus populaire dans l'Est?

M. BASFORD: Je pensais particulièrement au saumon que l'on transporte au Royaume-Uni.

M. MCGREGOR: Vous parlez du saumon transporté au Royaume-Uni?

M. BASFORD: Oui.

M. MCGREGOR: C'est au saumon frais que vous pensez, n'est-ce pas?

M. BASFORD: En effet.

M. MCGREGOR: Il y a du très bon saumon au Royaume-Uni, vous savez.

M. BASFORD: A titre d'essai, nous avons transporté du saumon frais au Royaume-Uni et ce saumon s'est vendu comme des petits pains chauds.

M. MCGREGOR: De notre point de vue, nous acceptons volontiers de transporter la marchandise, parce que, pour ce qui est d'Air-Canada, tout transport de marchandise est assimilable à un sous-produit du transport des passagers et il est donc des plus profitables.

Le PRÉSIDENT: Vous avez une question à poser, monsieur Matte?

M. BASFORD: Je n'ai pas fini mes questions, monsieur le président.

Vous savez sans doute que le ministère des Transports maintient des avions pour le transport des ministres et des autres personnages. Je me demande si Air-Canada a déjà offert au gouvernement de lui fournir le même genre de service que lui fournit présentement le ministère des Transports, division aviation.

M. MCGREGOR: Je ne sais pas exactement ce que le ministère des Transports fournit, mais vous parlez d'un même genre de service. Nous avons proposé, et de fait, à certaines occasions, nous avons nolisé un avion au compte du gouvernement pour le transport de personnages. Nous avons eu la chance de transporter la reine mère au Canada, il y a un an ou plus; d'après les rapports que j'ai reçus par la suite, elle et son groupe ont été très satisfaits.

M. BASFORD: Si je pose la question suivante, ce n'est pas parce que je demeure dans la région en cause, mais connaissez-vous le genre d'entente qui existe entre la BOAC et le Royaume-Uni et l'Europe?

M. MCGREGOR: Oui, je connais l'entente en ce qui concerne les vols royaux.

M. BASFORD: Oui, et ces vols royaux signifient des millions de dollars de publicité pour BOAC, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: On lui a toujours permis de le faire, oui.

M. BASFORD: Cette situation existerait-elle aussi en ce qui concerne Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

M. BASFORD: Pourquoi n'existerait-elle pas aussi en ce qui concerne Air-Canada?

M. MCGREGOR: Cela ne peut être, parce que les services rendus coûtent près de quatre fois le montant que BOAC reçoit.

M. BASFORD: Ces services coûtent près de quatre fois le montant que reçoit BOAC?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BASFORD: Dans ce cas, pourquoi BOAC fournit-il ce service?

M. McGregor: On lui commande peut-être de le faire.

Savez-vous ce qu'un de ces vols comporte? La situation est différente maintenant, mais dans le passé en ce qui a trait aux avions à moteur à piston, les spécialistes traçaient la courbe des pannes de moteur en fonction du temps écoulé depuis la révision. Ils choisissaient deux avions, les munissaient de huit moteurs (4 chacun) qui s'inscrivaient dans la courbe inférieure. Ils réaménageaient complètement l'intérieur des avions; ils en cachaient un derrière un hangar, remplissaient ses réservoirs et le mettaient sur la rampe pour le groupe. C'est celui dont on se servait pour le voyage, mais si quelque chose fonctionnait mal, on se servait de l'autre. Ce système n'est pas très économique.

M. Basford: Alors dois-je comprendre que BOAC fournit ce service gratuitement?

M. McGregor: Je ne crois pas.

M. Basford: Si Air-Canada recevait une aide financière du gouvernement, moins que ce qu'il en coûte pour maintenir les avions du ministère des Transports, ce service serait-il avantageux pour le Canada et pour Air-Canada?

M. McGregor: Je ne crois pas que le ministère des Transports ait jamais été en cause dans un des trajets à longue distance dont nous parlons.

M. Rock: L'ARC l'est.

M. Basford: La plupart des avions sont des appareils domestiques dans ces cas-là.

M. McGregor: Le ministère des Transports possède un ou deux *Viscount* et un *Jet Star*, quelque chose de petit et de rapide; mais il n'est pas en cause dans les trajets à longue distance.

M. Basford: A votre avis, il vaut la peine que le gouvernment maintienne les avions du ministère des Transports.

M. McGregor: Je n'en sais rien.

M. Rock: Voilà une bonne réponse.

M. Basford: D'après ce que vous dites, est-ce que je dois comprendre qu'Air-Canada ne voudrait pas maintenir ce service?

M. McGregor: Nous sommes toujours consentant à noliser un avion au compte du gouvernement, s'il nous le demande; parfois nous avons même offert de maintenir un avion à longue distance moyennant un avis préalable relativement court. Nous ne désirons pas recevoir un appel ce soir nous demandant de transporter le premier ministre en Angleterre demain; mais nous accepterions de garder un avion à demi-prêt, si nous avions une semaine ou deux d'avis, et cela a déjà été offert.

M. Basford: D'après votre réponse, je conclus que vous n'aimeriez pas recevoir un appel à neuf heures du matin demandant de transporter le secrétaire d'État à Delhi, n'est-ce pas?

M. McGregor: Non, mais cela ne me ferait rien de le transporter à Washington à bref délai.

M. Basford: D'après ce que vous avez répondu aux questions de M. Fisher cet après-midi, j'ai compris que vous aviez dit que les difficultés soulevées par vos engagements par suite d'une entente réciproque qui s'est révélée désavantageuse pour Air-Canada, n'ont pas été réglées. Est-ce vrai?

M. McGregor: Je ne crois pas que ce soit là une déclaration trop hardie, sauf que la réciprocité n'est pas prise en considération. Ces difficultés se rencontrent des deux côtés. Pour ce qui est des trajets transpacifiques, nous sommes en concurrence avec les Lignes aériennes du Pacifique canadien, et eux sont en concurrence avec nous pour ce qui est des trajets transatlantiques. En principe, l'entente que j'ai faite avec M. McConachie promet de mettre fin à cette difficulté.

M. BASFORD: Ces difficultés ont-elles été réglées ou non?

M. MCGREGOR: Nous avons tous deux signé une entente visant à mettre fin à cette absurdité.

M. BASFORD: Quand ce programme sera-t-il appliqué?

M. MCGREGOR: Demain, en ce qui me concerne. Mais, je ne peux pas répondre pour les autres.

M. BASFORD: Pourquoi n'entrerait-il pas en vigueur demain?

M. MCGREGOR: Principalement parce que la date d'entrée en vigueur n'a pas été spécifiée au moment de l'accord. Je ne vois aucune difficulté à cet égard. La C.P.A. profitera beaucoup plus que nous dans ce domaine.

M. BASFORD: Quand vous mettrez-vous d'accord sur une date d'entrée en vigueur?

M. MCGREGOR: Je pense qu'on se mettra d'accord cette semaine sur la date d'entrée en vigueur, parce que, comme je l'ai dit, les délégations se réunissent à Vancouver à partir de demain.

M. BASFORD: Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matte?

(*Texte*)

M. MATTE: Monsieur McGregor, en septembre 1963 vous avez établi un service de *Viscount* reliant Trois-Rivières à la ligne de Montréal-Québec. Est-ce que le résultat est heureux et satisfaisant et est-ce que vous avez l'intention d'augmenter le service parce qu'il y a seulement un départ et une arrivée par jour?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: La réponse est négative dans les deux cas. A l'origine, le trafic était exceptionnellement satisfaisant, parce que c'était un service nouveau et unique; mais le trafic a diminué très rapidement et ne s'est pas amélioré. Notre moyenne par vol de passagers s'embarquant de Trois-Rivières, de septembre à avril inclusivement, était de 1.6 passagers. Nous n'augmenterons donc pas la fréquence. Au fait, nous devrions plutôt la réduire.

(*Texte*)

Mr. MATTE: Maintenant, s'il y avait plus d'annonces peut-être à la télévision régionale ou à la radio? Oui. S'il y avait plus d'annonces à la télévision ou à la radio régionale, peut-être que les passagers prendraient plus souvent l'avion?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Cela pourrait être vrai; mais, comme vous le savez, le fait est que la ville est trop proche de Montréal ou de Québec pour justifier un voyage par air.

(*Texte*)

M. MATTE: Merci.

M. MARCOUX: Question supplémentaire, est-ce que la décision d'avoir un arrêt à Trois-Rivières est venue à la suite d'une étude qui a été faite par Air-Canada ou si le ministère des Transports a aidé un peu en favorisant cet arrêt quotidien?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: M. Marcoux, en fait, le ministre des Transports avait à ce moment une certaine association avec Trois-Rivières et nous a demandé de faire une enquête. Elle fut faite et le résultat était pareil à la situation actuelle. Ainsi, j'ai expliqué cela au ministre des Transports qui m'a demandé si je savais qu'un pont à travers le Saint-Laurent, à Trois-Rivières, était projeté. Et je me rappelle avoir répondu que j'avais entendu parler de ce pont, mais je ne

savais pas qu'il allait être construit. Alors il a dit: «Eh bien! s'il est construit, le trafic se développera alors grandement à Trois-Rivières.» Et je continue à vivre avec cet espoir.

(*Texte*)

M. MATTE: Maintenant, l'an passé, je m'en allais à Trois-Rivières et, à cause du brouillard, j'ai dû débarquer à Québec, 90 milles plus loin. On m'a dit que Trois-Rivières n'avait pas de radar. Est-ce l'intention de la Société d'établir des radars partout où il y a un aéroport?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Non, nous ne fournissons pas les appareils pour faciliter la navigation aérienne. C'est le ministère des Transports qui s'en charge.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commencer, monsieur Crouse?

M. CROUSE: Air-Canada a récemment suspendu son vol matinal d'Halifax à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Cela a suscité l'attention de la population des provinces Maritimes sur l'insuffisance des services régionaux aériens. Étant donné l'ennui que cela a causé à plusieurs personnes qui voyagent par avion, pouvez-vous nous dire la raison de la suspension de ce service?

M. MCGREGOR: Oui, je crois que je le pourrais. Je pense que c'est la réponse que le ministre a donnée à la même question à la Chambre des communes. Le vol qui a été supprimé était le vol 421, départ d'Halifax à 7 h. 35 du matin, passant par Moncton, et qui arrivait à Saint-Jean à 9 h. du matin, et le vol 428, qui était le vol de retour, départ de Saint-Jean à 10 h. 45 du soir et arrivée à Halifax à 11 h. 35 du soir. Par rapport au trafic local, ces deux vols étaient très peu utilisés. Au mois d'août 1963, il y avait 38 passagers locaux par mois, d'Halifax à Saint-Jean, et 34 passagers par mois, de Saint-Jean à Halifax, soit moins de trois personnes par jour. Je ne crois donc pas que l'ennui soit tellement grand.

Ces deux vols fournissaient aux passagers d'Halifax l'occasion de passer un jour entier à Saint-Jean. L'horaire courant pour l'été fixe le premier vol partant d'Halifax à 10 h. 30 du matin, arrivée à Saint-Jean à 11 h. 15 du matin, un dernier vol quittant Saint-Jean à 4 h. 30 de l'après-midi pour arriver à Halifax à 5 h. 10 de l'après-midi.

Le trafic local sur cette ligne augmente en hiver. Les plans courants pour l'hiver de 1964-1965 contiennent un départ d'Halifax à 9 h. 40 du matin, arrivée à Saint-Jean à 10 h. 25, et un retour de Saint-Jean à 9 h. 25 du soir, arrivée à Halifax à 10 h. 20 du soir. On pense que cela pourra satisfaire le trafic local.

M. CROUSE: Je m'aperçois maintenant que votre déclaration signifie une diminution de trafic; mais, d'un autre côté, votre programme prévoit une grande flotte aérienne de grands avions pour desservir des longs trajets; je voudrais vous demander quelle sera votre attitude lorsque des avions pouvant prendre 72 passagers remplaceront, sur certaines lignes, les avions Viscount de 52 passagers qui font le service actuel.

M. MCGREGOR: Nous avons dit que nous continuerons d'utiliser les Viscount jusqu'en 1972, de telle sorte qu'il serait peut-être pessimiste de penser au moment où les avions auront tellement grandi en dimensions qu'il faudra réduire encore davantage la fréquence des vols.

M. CROUSE: Mais, en tant que service subventionné par l'État, ne pensez-vous pas que vous avez l'obligation de fournir un service de trafic local sur des routes comme celles que j'ai mentionnées?

M. MCGREGOR: Oui, et c'est pour cela que nous le faisons. Mais nous devons être très soucieux de l'exploitation subventionnée par l'État. Le gouvernement subventionne Air-Canada uniquement lorsqu'il y a un déficit, ce qui a eu lieu trois fois seulement au cours des 13 dernières années.

M. CROUSE: Je reconnais que c'est un bon résultat; mais en faisant une appréciation de la situation, ne seriez-vous pas d'accord que les lignes régionales, par exemple, celle d'Halifax à Saint-Jean, seraient mieux desservies par de plus petits avions, et, vu que vous vous êtes retirés de cette ligne, vous opposeriez-vous à ce que d'autres sociétés demandent à desservir cette ligne?

M. MCGREGOR: Cela dépendrait des circonstances. Mais je ne pense pas que nous soulèverions des objections, si le service en était amélioré.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commencer, monsieur Rock?

M. ROCK: Il y a eu, d'après votre rapport, une augmentation sensible dans le transport des marchandises.

M. MCGREGOR: Oui, de 22 p. 100.

M. ROCK: Vos avions sont-ils tous des avions mixtes?

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon, mais je n'ai pas saisi votre question.

M. ROCK: Vos avions sont-ils tous des avions mixtes?

M. MCGREGOR: Oui.

M. ROCK: Vos n'avez pas d'avions exclusivement pour le transport de marchandises?

M. MCGREGOR: Non.

M. ROCK: Avez-vous l'intention de commencer des services de transport de marchandises uniquement?

M. MCGREGOR: Pas pour le moment.

M. ROCK: Êtes-vous satisfaits de la manière à laquelle vos passagers sont assujettis par ce que j'appellerais le monopole du service de taxi Murray Hill, à l'aéroport de Montréal? A plusieurs occasions, j'ai utilisé ce service et je trouve qu'il y a trop de formalités. On est même allé jusqu'à demander d'aller s'enquérir auprès d'un bureau au sujet du prix, et ainsi de suite. J'ai constaté qu'il était plus rapide de demander un autre taxi, peut-être de Dorval. C'est un service plus rapide et moins coûteux d'environ un tiers.

M. MCGREGOR: Eh bien, M. Fisher sera certainement intéressé à ce que vous venez de dire.

M. ROCK: Je ne veux pas reprendre le même sujet, mais continuer.

M. MCGREGOR: Je ne savais pas que vous pouviez faire venir un taxi de Dorval.

M. ROCK: Oui. Vous avez le droit de demander à n'importe quel taxi de venir vous chercher. Avez-vous quelque objection à fournir à vos passagers un meilleur service quand ils atterrissent, tel que d'avoir le droit d'aller à une partie de l'aérogare où un service de lignes directes serait disponible avec différentes organisations de taxis?

M. MCGREGOR: Non, absolument aucune. En fait, nous préférons un meilleur service de transport sur terre à nos passagers.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Muir?

M. MUIR *(Lisgar)*: J'ai quelques courtes questions au sujet du service et du trafic. Elles concernent les DC-9. Quand avez-vous dit qu'ils seront mis en service?

M. MCGREGOR: Au printemps de 1966.

M. MUIR *(Lisgar)*: Quel est le rayon d'action de l'avion?

M. MCGREGOR: Je pense que c'est environ 1,600 miles.

M. MUIR *(Lisgar)*: Sur quelles lignes comptez-vous les utiliser?

M. MCGREGOR: Sur toutes les lignes que ce rayon d'action accommoderait.

M. MUIR *(Lisgar)*: Est-ce uniquement à l'intérieur du Canada?

M. MCGREGOR: Oui, et jusqu'à un certain degré dans les Antilles.

M. MUIR *(Lisgar)*: Quel est le nombre de places en classe dite «touriste» et en première classe?

M. MCGREGOR: Dans notre conception actuelle, ce serait un total de 72 passagers.

M. MUIR *(Lisgar)*: Quelle serait la proportion pour la première classe?

M. MCGREGOR: Soixante pour la classe «touriste» et 12 pour la première classe.

M. MUIR *(Lisgar)*: Quel serait le poids des marchandises qu'on pourrait transporter en plus des passagers?

M. MCGREGOR: Pas beaucoup, car c'est essentiellement un avion de passagers.

M. MUIR *(Lisgar)*: Êtes-vous en négociations au sujet de routes que les DC-9 pourraient desservir, telles que l'Ouest central, à Minneapolis, ou même aussi Mexico et surtout San Francisco pour relier la ligne polaire?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MUIR *(Lisgar)*: Quels sont vos espoirs de succès?

M. MCGREGOR: Les négociations ont commencé il y a environ un mois entre les gouvernements des États-Unis et du Canada pour une renégociation de l'accord bilatéral. Le meilleur moyen de décrire la nature de ces pourparlers est de dire qu'ils visaient l'étude de la question et la réunion a été ajournée alors qu'on a décidé de se réunir à la mi-juillet. Sur la base du passé, je ne suis pas trop optimiste.

M. MUIR *(Lisgar)*: Vous n'êtes guère optimiste au sujet d'une ligne vers les États du Sud? Au moment ou vous avez acheté ces avions qui, je pense, sont fabriqués à San Francisco . . .

M. MCGREGOR: Plus près de Los Angeles.

M. MUIR *(Lisgar)*: N'aurait-ce pas été le moment opportun de négocier une ligne, sourtout si vous devez avoir vos réparations à cet endroit, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, les réparations se feront à Dorval. Toutefois, si votre argument a du poids, et j'espère qu'il en a, il vaudra toujours parce qu'à mon avis, notre achat de DC-9 ne se limitera pas à la première commande de six avions. Ainsi, cet argument, s'il a du poids, continuera à valoir.

M. MUIR *(Lisgar)*: Ne pensez-vous pas que ce serait d'une grande aide à l'expansion du trafic de relier San Francisco à Winnipeg, puis à la ligne polaire?

M. MCGREGOR: Nous avons toujours désiré avoir une longue ligne diagonale à travers la frontière qui relierait l'Est du Canada à la côte du Pacifique, aux États-Unis.

M. MUIR *(Lisgar)*: Pourquoi les États-Unis ont-ils un monopole sur la partie Ouest et Sud-Ouest du continent?

M. MCGREGOR: La raison est, je suppose, que les États-Unis sont un pays qui se développe en profondeur à partir de la frontière, alors que nous ne le sommes pas. Nous avons une bande très mince de population le long du côté nord de la frontière, de sorte que nous n'avons pas de vrai *quid pro quo* pour le genre de pénétration en profondeur que nous voudrions voir.

M. MUIR *(Lisgar)*: Mais, en même temps, les avions des États-Unis qui arrivent à Winnipeg utilisent les lignes d'Air-Canada comme lignes d'embranchement. En faites-vous un usage profitable, car j'imagine que ces avions sont une affaire assez payante?

M. McGREGOR: Oui, mais d'un autre côté, Winnipeg n'est pas reliée à l'Ouest des États-Unis par les États-Unis, ni par le Canada.

M. MUIR (*Lisgar*): C'est vrai. Êtes-vous en faveur du transport des passagers pour la Californie par les Lignes aériennes scandinaves, quand les avions de ces lignes atterrissent pour le service?

M. McGREGOR: Évidemment non. Je ne suis pas en faveur du transport de passagers par aucune autre ligne aérienne, tant que nous pouvons le faire nous-mêmes.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous venez de me dire que vous ne desservez pas les États de l'Ouest; c'est pourquoi il n'y aurait aucune différence, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Il y aurait une différence, mais nous n'y pouvons rien. Bien plus, à notre connaissance la SAS n'est pas autorisée à faire le service entre Winnipeg et la côte Ouest des États-Unis.

M. MUIR (*Lisgar*): Non, mais ses avions passent par Winnipeg pour se rendre à la côte du Pacifique; ils y atterrissent même, n'est-ce pas? C'est à peu près la plus grande distance que nous puissions voler avec le DC-9 en ce moment.

Que pensez-vous des installations aux nouveaux aéroports? Vous avez visité tous les nouveaux aéroports que nous avons récemment construits. Qu'en pensez-vous?

M. McGREGOR: Nous parlons d'aéroports quand il s'agit de pistes d'atterrissage et d'installations pour la navigation aérienne; quand il s'agit des passagers et de manutention des marchandises, nous parlons de terminus. S'agit-il d'aéroports ou de terminus?

M. MUIR (*Lisgar*): C'est au sujet des terminus que j'ai posé cette question.

M. McGREGOR: Sauf pour la distance à parcourir à pied, les nouveaux terminus sont bons en principe.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous les louez du ministère des Transports, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Nous louons l'espace que nous occupons, dans la région des comptoirs, des bureaux, et ainsi de suite.

M. MUIR (*Lisgar*): Mais, en même temps, vous êtes soucieux du confort de vos clients. Que pensez-vous des installations comme celles de Winnipeg, où les gens âgés comme moi doivent porter eux-mêmes leurs bagages en montant, parce qu'il n'y a même pas d'escalier roulant?

M. McGREGOR: A mon avis, rien n'est aussi peu commode que Dorval, à cet égard.

M. MUIR (*Lisgar*): A quoi songe-t-on? Veut-on charger les avions au niveau de la deuxième plate-forme? Est-ce cela?

M. McGREGOR: Non.

M. MUIR (*Lisgar*): Ne chargerez-vous pas les DC-9 au niveau de la deuxième plate-forme, comme on le fait à Terre-Neuve?

M. McGREGOR: Pas que je sache.

M. MUIR (*Lisgar*): J'ai cru qu'à Gander on sortait sur une rampe, à la deuxième plate-forme.

M. McGREGOR: Vous êtes sorti sur une rampe, mais au niveau de la plate-forme.

M. MUIR (*Lisgar*): J'étais persuadé que j'étais sobre ce soir-là!

Avez-vous demandé au ministère des Transports d'installer des escaliers roulants à Winnipeg ou l'avez-vous proposé?

M. McGREGOR: Je ne parle peut-être pas de la même chose, mais nous avons énergiquement proposé au ministère des Transports d'installer un trottoir roulant dans le tunnel de Dorval; tout récemment, j'ai lu que les crédits y relatifs avaient été approuvés, mais le travail n'est pas encore commencé. En principe, nous sommes décidément en faveur de tout ce qui améliore le service aux passagers et diminue leurs efforts et leurs ennuis, surtout si le ministère des Transports paie la note.

M. MUIR (*Lisgar*): Voudriez-vous demander au ministère des Transports en mon nom, d'installer un escalier roulant à Winnipeg?

M. McGREGOR: Avec plaisir!

M. PASCOE: Monsieur le président, un des désavantages d'être si bas sur votre liste de ceux qui désirent prendre la parole, c'est que, quand notre tour arrive, nos questions ont déjà été posées et ont trouvé des réponses. J'avais plusieurs questions concernant le service dans les Prairies par la société Trans-Air, mais elles ont été posées et ont reçu des réponses. Il y avait encore une chose. Je crois que M. McGregor a dit que, selon l'entente avec TransAir, Air-Canada entretient le Viscount.

M. McGREGOR: Un Viscount.

M. PASCOE: Est-ce que cela coûte très cher et combien de temps cela durera-t-il?

M. McGREGOR: TransAir paie à Air-Canada les prix normaux du travail et des pièces de rechange.

M. PASCOE: Encore une question. On en a parlé à la page 7 et il s'agit du fort accroissement de la circulation aérienne. A la page 8, on peut lire qu'Air-Canada devait lancer une énergique campagne de publicité en faveur du transport aérien de marchandises. J'ai ici un article de journal qui parle de l'accroissement spectaculaire du transport aérien de produits agricoles. Il dit que l'exportation de produits agricoles par air s'étend de plus en plus à toutes les parties du monde. Il donne également les chiffres pour les États-Unis: 20,200,000 livres de produits agricoles ont été transportées par air, soit 15,100,000 de plus que l'année précédente dans la même période. Il parle du transport des œufs dans la coquille, de la viande et de produits de la viande, de produits de pépinières et de jeunes plants, de jeunes poussins, et ainsi de suite. Je crois que vous avez dit, monsieur McGregor, que vous vous intéressiez beaucoup au transport du poisson, et ainsi de suite. Avez-vous fait des efforts en ce qui concerne ces autres produits de la ferme?

M. McGREGOR: Oui, en effet; malheureusement il ne s'agit pas de produits canadiens. Nous avons réussi, l'hiver dernier, à obtenir une bonne partie du transport de produits agricoles, de tomates, par exemple, des Antilles vers le nord. Nous avons toujours transporté des poussins et des poulets dans les deux directions au Canada. Une fois, j'ai, pour rire, proposé un tarif d'aller-retour pour cette volaille, mais on m'a dit que ce n'était pas les même races qui voyageaient dans les deux directions. Nous sommes très forts sur ce marché et nous avons fait de grands efforts en vue de l'encourager.

M. PASCOE: Diriez-vous que ce marché grandit?

M. McGREGOR: Oui.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, en 1967, à l'occasion de l'Exposition internationale qui aura lieu à Montréal, est-ce qu'Air-Canada prévoit des dispositions spéciales pour accommoder l'augmentation du service de passagers qui aura lieu à ce moment-là?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Oui, dans une large mesure. Nous avons beaucoup d'espoir pour cette période-là et j'aimerais croire qu'en 1967 nous serons bien préparés pour satisfaire la demande fortement augmentée.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Maintenant, est-ce que vous commencez à faire de la publicité dans les pays étrangers que vous desservez, ou avez-vous l'intention d'en faire conjointement avec l'Exposition internationale et les Commissaires?

(*Traduction*)

M. RHÉAUME: J'invoque le Règlement, monsieur le président; je suis sûr que M. Grégoire pourrait poser des questions qui sont plus proches de nous que 1967.

M. McGREGOR: Il demande ce qui se passe aujourd'hui.

M. GRÉGOIRE: Je demande ce qu'on fait maintenant en guise de préparatifs pour l'Exposition de 1967.

M. RHÉAUME: Le rapport que nous étudions est celui de 1963.

M. GRÉGOIRE: A mon avis, il est normal de demander ce qui se fait maintenant en vue de 1967.

M. RHÉAUME: Qu'allez-vous demander au chapitre *Perspectives*, si vous gaspillez toute votre munition maintenant?

M. GRÉGOIRE: Je parle du service des passagers actuel.

M. McGREGOR: Nous collaborons à la circulation dans le monde entier d'une revue du maire Drapeau; le premier numéro portait le titre *Montréal 1964*. Le troisième numéro sera en grande partie consacré à Air-Canada, comme début.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que vous avez l'intention d'organiser des voyages par l'entremise de vos agences dans d'autres pays, d'organiser des voyages pour l'Exposition qui s'en vient?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Oui. En réalité, nous faisons cela d'une manière normale depuis quelques années, mais nous faisons une publicité spéciale pour l'Exposition mondiale et je suis convaincu que nous aurons les effectifs nécessaires pour les voyages venant d'Europe et des États-Unis.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Est-ce que vous entrevoyez une grosse augmentation pour cette occasion de l'Exposition universelle?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Oui, sur certaines routes. Je ne prévois pas une forte augmentation sur la route transcontinentale, parce que je ne pense pas que l'Exposition de 1967 soit d'un grand intérêt pour les habitants de l'Ouest canadien. Je crois que ce sera une attraction beaucoup plus grande pour les gens de l'Est des États-Unis et pour les Européens.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Étant donné que vous n'aurez que six DC-9, comme vous l'avez dit tout à l'heure, en marche à ce moment-là, est-ce que vous avez l'intention de les placer sur les routes qui desserviront mieux l'Exposition internationale? Est-ce que vous avez pensé à cela? Ou est-ce que vous avez fait des plans pour cela?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Non, parce que je ne crois pas qu'en 1967 nous n'aurons que six DC-9. Je serais très surpris si nous ne nous voyions pas obligés de commander des DC-9 supplémentaires même avant la livraison du premier.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Mais, est-ce vous avez pensé à placer vos premiers ou du moins préparer les routes aériennes pour cette occasion avec les nouveaux DC-9?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Oui, si vous êtes prêt à admettre que la route de New-York à Montréal sera très fréquentée; et ce sera probablement une des premières routes à être desservies par le DC-9.

M. GRÉGOIRE: Et Toronto-Montréal?

M. McGREGOR: Je pense que oui; mais sur cette route il y a des DC-8 et beaucoup d'autres types d'avions.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: C'est une question que M. Rock posait tout à l'heure pour l'aéroport de Montréal, le service des limousines; est-ce vous avez fait une enquête dans les différents aéroports pour voir si le service des limousines ne pouvait pas être un sujet de plaintes de la part de vos clients, ou est-ce que vous avez des plaintes des passagers de ce côté-là, ou est-ce vous prévoyez des améliorations?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: La qualité du service des limousines est une des quelque 20 questions sur le questionnaire que nous distribuons aux clients qui figurent sur nos listes du mois ou des deux mois précédents. Je dois dire que le service des limousines est bien loin d'avoir la priorité sur la liste des plaintes. Vous avez sans doute vu ces questionnaires. Nous pouvons vous en montrer un.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Parce que, monsieur McGregor, la personne qui prend l'avion ordinairement le prend pour gagner du temps. Or, le plus souvent, par exemple, lorsque vous arrivez à Montréal, à Dorval, le service de limousines va faire plusieurs hôtels souvent avant d'arriver à celui auquel vous voulez aller, et vous perdez encore peut-être quinze à vingt minutes dans ces détours-là. Est-ce que cela ne peut pas être une cause de plaintes? Est-ce que cela ne nuit pas au service-passagers d'Air-Canada?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Je ne crois pas que cela nuise à notre service. Je pense qu'un client tend à reprocher les maux du transport sur terre aux entreprises de transport sur terre plutôt qu'à la société d'aviation. On a le même transport sur terre, qu'on voyage par Air-Canada, BOAC ou CPA, ou n'importe quelle autre société, et je ne crois pas que cela nuise à la société d'aviation. La seule solution de tout ce problème, solution que je tâche d'éviter de toutes mes forces, serait que la ligne aérienne entreprenne le transport sur terre. Je suis d'avis que chacun doit s'en tenir à son propre métier, et je pense que nous ferions une grave erreur si nous nous lancions dans le transport sur terre, bien que je doive dire qu'on y a déjà pensé à plusieurs reprises.

M. PRITTIE: Prenez le train de Montréal!

M. McGREGOR: Voilà un très bon conseil.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: C'est justement l'exemple que je voulais donner, monsieur McGregor. Autrefois, entre Québec et Montréal, cela prenait quatre heures; aujourd'hui, le train le fait en deux heures et trois quarts du centre de la ville au centre de la ville. Or, lorsque vous prenez la limousine de l'aéroport de Montréal jusqu'au centre de la ville, souvent vous attendez dix minutes, ou douze minutes, ou quinze minutes avant que la limousine parte, et puis ça vous prend une heure entre le moment où votre avion arrive et le centre de la ville, et la même chose, quarante-cinq ou cinquante minutes à Québec, plus le temps de transport. Autrefois, ça prenait quatre heures en train, deux heures et trois quarts en avion, mais aujourd'hui, c'est deux heures et trois quarts dans l'un et l'autre cas.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Depuis un certain nombre d'années,—environ dix ans,—je soutiens que le transport aérien est à conseiller pour des distances de 500 milles et plus. Je conviens que, si l'on voyage du centre d'une ville au centre d'une autre, soit de Montréal à Québec ou de Québec à Ottawa, et l'on peut, je pense, inclure le trajet d'Ottawa à Toronto, le transport sur terre prend en tout peu de temps. Nous ne gagnons rien sur ces courts voyages et je serais très content si ces gens prenaient le train, mais ils ne le prennent pas.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Mais malgré tout, ceux qui prennent l'avion, par exemple entre Ottawa et Montréal, vont continuer à Quebec; mais ceux qui vont descendre à Montréal de Bagotville, par exemple, Québec, à ce moment-là, est-ce que vous ne pensez pas améliorer le service des limousines? Est-ce que pour ceux qui font de plus longues distances, par exemple de Bagotville à Montréal, ceux qui arrivent à Montréal, ceux qui partent de Toronto et qui arrivent à Montréal, pour eux, à l'heure actuelle, le service de transport de l'aéroport au centre de la ville est mauvais. Je ne vois pas comment il ne serait pas possible de l'améliorer! Est-ce que vous pensez à cela?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Nous y avons pensé à plusieurs reprises. Nous avons fait des propositions. Avec le chemin de fer, nous avons étudié la possibilité d'un genre de train qui ferait la navette entre l'aéroport et les gares du centre de la ville. Cela ne les intéresse pas beaucoup; je suppose que c'est parce que ce train emprunterait la voie principale de chemin de fer et pourrait gêner la circulation des trains venant de très loin. Ce problème du transport sur terre est aussi vieux que l'aviation et je ne connais aucun endroit au monde où on a trouvé le moyen de le résoudre.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor, avez-vous des fois des plaintes des usagers de l'avion sur la manière dont les valises sont traitées par le service d'air-Canada?

Est-ce que vous ne pourriez pas essayer pour quelques jours d'envoyer des inspecteurs là où les bagages arrivent et voir la réaction du public lorsqu'ils retirent leurs bagages, souvent c'est juste une égratignure, pour eux ça ne vaut pas la peine de faire une plainte mais c'est à la longue, au bout d'un mois, un mois et demi, quelqu'un qui voyage le moindrement voit que son bagage est blisé mais en plusieurs coups. Est-ce que vous n'avez pas l'intention de faire ça pour voir la réaction du public. J'ai regardé ça à maintes reprises et j'ai vu la réaction du public, j'ai vu quelques-uns qui prenaient leurs valises et qui disaient: «encore une autre poque, encore une autre marque.»

[*Traduction*]

M. McGREGOR: Autant que je sache, la façon dont Air-Canada s'occupe des bagages est très satisfaisante. Voulez-vous parler de bagages endommagés?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. McGREGOR: J'ai une valise qui a voyagé peut-être 200,000 milles et elle est encore très présentable.

M. RHÉAUME: Votre nom «G. R. McGregor» est-il dessus?

M. McGREGOR: Naturellement, oui.

M. GRÉGOIRE: Je vous apporterai une valise qu'on m'a donnée il y a juste un mois, en fait le 1er mai, et je vous montrerai de quoi elle a l'air maintenant.

M. RHÉAUME: Faites la donc marquer «G. R. McGregor».

M. McGREGOR: Vous n'avez pas mis «M.P.» sur votre valise, n'est-ce pas?

M. GRÉGOIRE: Non.

M. McGREGOR: J'espère que ces gens se rendent compte que leurs valises ont d'abord été dans le coffre encombré du taxi aussi bien pour se rendre à l'aéroport que pour quitter l'aéroport. J'ai eu l'occasion d'observer moi-même que les bagages sont bien plus endommagés à terre qu'ils ne le sont par les lignes aériennes.

M. GRÉGOIRE: C'est en effet ce que j'ai observé, moi aussi.

[*Texte*]

Monsieur le président...

[*Traduction*]

Le PRÉSIDENT: Une autre question?

[*Texte*]

M. GRÉGOIRE: Si vous le permettez, je crois que je n'abuse pas de votre temps,...

[*Traduction*]

Le PRÉSIDENT: Mais on prend beaucoup de temps pour cela.

[*Texte*]

M. GRÉGOIRE: J'ai une dernière question. Est-ce que la société Air-Canada est organisée à l'aéroport de Bagotville de telle sorte qu'il n'y a aucun danger pour les avions d'Air-Canada, surtout est-ce qu'il y a eu des précautions de prises depuis le dernier accident d'un *Viscount* à Bagotville, en rapport avec la base militaire, étant donné que les avions d'Air-Canada arrivent à la même base militaire que les *Voodoos* qui évoluent dans ce coin-là? Est-ce que les précautions sont prises spécialement à cet aéroport pour éviter les mêmes accidents?

[*Traduction*]

M. McGREGOR: Air-Canada ne dirige pas l'activité de Bagotville. C'est un champ d'aviation de l'Aviation royale canadienne, et la tour de commande est sous la direction de l'Aviation royale canadienne. Dans les circonstances qui s'appliquent à l'accident dont vous parlez, je crois que des précautions spéciales avaient été prises, mais pas par Air-Canada. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus, monsieur Rood?

M. ROOD: Oui, je crois que vous avez raison, monsieur.

M. McGREGOR: Je dirais que les mêmes conditions existent à Uplands, je veux dire que c'est un champ d'aviation utilisé en commun.

M. MACEWAN: A propos du service tributaire, je pense qu'Air-Canada devrait essayer de faire accorder ses horaires avec ceux des lignes tributaires. Je pense spécialement à l'*Eastern Provincial Airways*. Il n'y a qu'un vol par jour et cinq jours par semaine, je parle du trajet de Charlottetown à Trenton et à Halifax. J'ai voyagé sur cette ligne et le vol unique arrive à Halifax à deux heures, et la correspondance part à deux heures et demie. Si vous êtes un bon courreur des 100 yards, vous arriverez à temps. Mais à présent le vol d'Air-Canada est prévu plus tard que le vol de l'*Eastern Provincial Airways*, si bien que même si vous étiez propulsé par réactions, vous n'y arriveriez pas. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de trafic, mais le trajet entre Trenton et New Glasgow est assez fréquenté. Je me demande si ces messieurs d'Air-Canada se souviennent si on a essayé d'effectuer une correspondance avec ce vol de l'*Eastern Provincial Airways*?

M. MCGREGOR: Nous avons déjà eu des problèmes semblables. Nous avons fait de notre mieux pour adapter nos plans avec ceux des autres transporteurs. Durant des années, nous avons eu des querelles avec *Quebec-Air* qui semblait éviter délibérément les correspondances. Était-ce le cas ou non, je ne sais pas. Mais nous ne savons jamais ce qu'ils vont décider, et ils ne le savent pas toujours eux-mêmes. Notre programme est étudié habituellement six mois avant la publication de nos horaires de vols. Mais les programmes de bien des petites compagnies de transport ne sont pas étudiés si longtemps d'avance. Il est certain que nous n'essayons pas d'éviter les correspondances.

M. MACEWAN: Je pense que l'heure du vol entre Charlottetown et Halifax est la même depuis longtemps.

M. MCGREGOR: Seulement depuis le 15 juin, n'est-ce pas?

M. MACEWAN: Je crois qu'elle est la même depuis plus d'un an.

M. MCGREGOR: Autant que je sache, après la séance qui a eu lieu il y a quelques mois et d'après la décision prise par la Commission des transports aériens sur le fonctionnement de l'*Eastern Provincial Airways* sur ce continent, cela s'applique seulement aux vols commençant le 15 juin.

M. MACEWAN: Mais je parlais du *M.C.A.* qui appartient maintenant à l'*Eastern Provincial Airways*.

M. MCGREGOR: Je ne sais rien à ce propos. Peut-être que nos vols s'accordent mieux avec ceux-là maintenant. Nous avons fait de notre mieux pour ajuster l'horaire des vols, mais nous avons eu de la difficulté à connaître les plans de cette entreprise.

M. MACEWAN: Est-ce que vous voulez bien les noter?

M. MCGREGOR: Oui, je le ferai avec plaisir.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Marcoux.

M. MARCOUX: Monsieur McGregor, vous avez parlé tout à l'heure des avantages qu'il y avait à faire de la publicité pour essayer d'augmenter le trafic, soit de voyageurs ou soit de cargos. Je vois ici dans votre état des revenus, ventes et promotion. Est-ce qu'il y aurait possibilité de connaître la proportion accordée aux ventes et la proportion accordée à la promotion, ce qui veut dire publicité, et aussi, j'aimerais à ce que vous nous disiez ce que vous entendez par ventes? Est-ce que c'est le coût de réparations des locaux, etc.?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Non. Le coût des ventes, c'est le prix du fonctionnement des bureaux de vente des billets et des bureaux de réservation. Ce n'est pas bon marché. La promotion, c'est surtout la publicité, et nous pouvons fournir les

factures comme preuve de la grande proportion que représente ce poste. La dépense totale pour la publicité et la distribution à été, en 1963, de $5,318,000, ce qui comprenait les publications, la radio, la télévision, les imprimés, les envois postaux, les horaires, les annexes et les guides.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Alors, ça veut dire que, pour la publicité, vous avez dépensé $5,800,000 à peu près sur $29,000,000.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: J'aurais dû dire $5,318,895 ou $3,319,000.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Alors, sur $29,000,000 que vous avez dépensés pour ventes et promotion, $5,800,000 vont à la publicité?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Non, $5,319,000.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Alors ça fait à peu près $\frac{1}{6}$ de publicité et $\frac{5}{6}$ de ventes de réservations et d'équipement.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: C'est exact.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Est-ce que c'est comparable aux autres compagnies d'aviation d'après vous?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: La proportion des frais de publicité par rapport à la vente en gros est la base de calcul que nous préférons. C'est à peu près la même chose pour les autres transporteurs, peut-être un peu moins.

(*Texte*)

M. MARCOUX: Pensez-vous que si vous vous accommodiez un peu plus des chiffres des autres compagnies vous pourriez avoir un meilleur rendement?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire. Non, je ne le pense pas. Je pense que nos dépenses publicitaires se comparent normalement avec celles des autres compagnies de transport qui font de la publicité dans un domaine plus coûteux. Il y a beaucoup de journaux au Canada dans lesquels la publicité est bien meilleur marché qu'aux États-Unis. Je trouve que nos frais de publicité sont normaux. C'est parce que le vice-président de qui relèvent les ventes a trouvé que les sommes dépensées pour la publicité sont raisonnables.

M. GRANGER: J'ai été très intéressé par la réponse de M. McGregor au sujet de la possibilité de transporter le poisson par avion et de constater qu'Air-Canada fait le transport du homard en grandes quantités vers l'Europe. Je vous ferai remarquer que, sur le littoral de l'Est du Canada, la pêche est abondante. L'Europe consomme beaucoup de poisson. J'ai été très content de ce que M. McGregor a dit sur les recherches et les efforts constants de sa compagnie en vue d'augmenter le transport des marchandises, des efforts couronnés de succès par une augmentation de 22 p. 100. J'ai été également heureux qu'il soit en train d'étudier non seulement la question du transport du poisson coûteux tel que le saumon, le turbot et le flétan, mais aussi du transport de la morue fraîche vers les marchés d'Europe.

M. McGREGOR: En effet, nous avons étudié la question. Il est évident que le poisson qui a le plus de valeur est celui qui vaut la peine d'être transporté par avion, comme les humains. Nous aimerions pouvoir dire que cela augmenterait le trafic vers l'est, car, comme pour toutes nos lignes d'avions de transport, il y a une tendance à avoir plus de trafic vers l'ouest. Aussi, tout ce qui pourrait nous fournir ce que l'on peut appeler une égalisation du marché des transports des marchandises serait très bien considéré.

M. GRANGER: Vous rendez-vous compte que votre ligne aérienne, ainsi que d'autres d'ailleurs, contribue considérablement à l'essor du marché?

M. McGREGOR: Nous faisons à peu près comme les cargos sans lignes régulières. Nous allons trouver les grands importateurs et nous faisons des offres de service. On nous demande de baisser notre tarif d'un cent par tonne-mille, ou quelque chose d'approchant, et cela pourra peut-être s'arranger. Alors, nous essayons. Nous colportons nos offres de transport par avion avec beaucoup d'acharnement.

M. BASFORD: Je voudrais revenir sur la question des terminus. Jusqu'à quel point le ministère des Transports demande-t-il votre avis, ou celui d'autres compagnies de transport importantes, en ce qui regarde les plans des terminus?

M. McGREGOR: L'histoire est plutôt compliquée. Le ministère des Transports, avant que les plans de Dorval aient été mis au point, avait demandé que l'on crée un syndicat des lignes aériennes. On nous a demandé de présider ce groupe. Ce groupe se composait de presque toutes les compagnies étrangères de transport aérien qui viennent à Montréal et qui sont au nombre de 9 ou 11. Le premier projet du ministère des Transports a été soumis à ce groupe qui en a fait la critique minutieuse, mais il est devenu définitif. Ainsi, on nous avait consulté, mais cela n'a servi à rien.

A Toronto, on a eu l'aide d'un architecte indépendant, et je crois que tous s'accordent pour dire que le résultat quoique loin d'être parfait, est cependant bien meilleur. Je ne sais pas si l'on nous a consulté pour Toronto. On n'a pourtant jamais pris de décision sans nous demander ce que nous pensions des projets, et quand nous pensions que les plans étaient horribles, en général, on construisait les bâtiments.

M. BASFORD: Vous a-t-on consulté à propos du projet de l'aérogare de Vancouver?

M. McGREGOR: Non, pas que je sache.

M. PRITTIE: C'est bien tard, si l'on ne vous a pas encore consulté.

M. BASFORD: Non. C'est pourquoi je pose la question; il en est encore temps.

M. McGREGOR: Je fais erreur. On nous a consulté. Il y a même eu une proposition de partager la direction des voyageurs. Si j'ai bonne mémoire, nous avons trouvé sujet à critique. A cette occasion, je crois que l'on a pris nos critiques en considération et que l'on a fait quelques modifications. Cependant, je fais erreur, on nous a demandé notre avis au sujet de Vancouver.

M. BASFORD: Dois-je donc comprendre que vous avez approuvé les plans pour Vancouver?

M. McGREGOR: Oui; je crois qu'ils donneront satisfaction.

M. BASFORD: A-t-on également consulté les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Je suis sûr que oui. Je crois même qu'elles ont critiqué les mêmes points que nous.

M. BASFORD: Je suppose que les critiques ont été acceptées.

M. McGREGOR: Je le crois.

M. BERGER: En quelques mots, monsieur le président, je désire reparler des plaintes faites par quelques collègues sur les moyens de communication à

terre et les commodités des limousines. Vous avez dit, monsieur McGregor, que vous avez fait quelques conférences sur la manière de diriger votre organisation. Avez-vous considéré qu'Air-Canada pourrait fournir un service d'hélicoptères pour voyageurs entre l'aérogare et l'hôtel et inversement?

Mr. McGREGOR: Oui.

M. BERGER: Serait-il possible d'avoir ce service dès à présent, ou bien cela serait-il chose faite dans plusieurs années?

M. McGREGOR: Je crois que, pour dire la vérité, nous espérons que cela sera économiquement possible dans quelques années, mais que cela ne l'est pas maintenant. L'avenir ne semble pas prometteur. L'expansion des hélicoptères dépend presque entièrement des besoins de l'armée. Peut-être produira-t-on un grand hélicoptère économique, mais, quoique les hélicoptères deviennent meilleurs, on n'en est pas encore là.

M. TUCKER: Je vois qu'Air-Canada a perdu plus d'un million de dollars l'an dernier dans son exploitation à Terre-Neuve. Il n'y a aucun doute que cela dépend pour une bonne part de ce que l'aéroport de Saint-Jean est plutôt mal situé. Je me demande si l'on a songé à mieux établir cet aéroport ailleurs ou à ériger une autre piste d'atterrissage. Très souvent, il y a de la brume à Saint-Jean, parce que l'aéroport est trop près de la mer; si l'on construisait un aéroport 15 ou 20 milles de là, un avion pourrait y atterrir sans aucune difficulté.

M. McGREGOR: Vous avez parfaitement raison. L'aéroport de Saint-Jean est mal situé, tout comme l'était celui d'Halifax jusqu'à ce qu'on en eut aménagé un nouveau. J'ai l'impression que j'outrepasserais mes attributions si je faisais quelques remarques quant aux intentions du ministère des Transports à ce sujet. Air-Canada ne construit pas d'aéroports. J'ignore qui s'occupe de ces projets au ministère des Transports. Quoi qu'il en soit, vous avez parfaitement raison; les changements de temps nuisent beaucoup à l'aéroport de Saint-Jean. J'ignore si cela touche l'aspect financier, mais il n'en résulte sûrement pas de bien.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous adopter la section qui a trait à l'accroissement du service et du Trafic?

(*Adopté*)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous réunirons demain matin à 10 h. pour terminer ce rapport.

MARDI 23 juin 1964

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Ce matin, nous parlerons du matériel et des installations.

Monsieur Rhéaume, vous avez la parole.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, lors de la dernière séance du Comité, nous avons parlé quelque peu de l'équipement du Vanguard et vous nous avez alors dit, je crois, qu'un appareil qui est la propriété de la compagnie est encore en Angleterre.

M. J. R. McGREGOR (*président d'Air-Canada*): En effet.

M. RHÉAUME: Et vous avez ajouté que les gens de Vickers étaient à l'expérimenter. Auriez-vous autre chose à ajouter à ce sujet?

M. McGREGOR: Oui. On a accepté la livraison de l'avion en avril dernier et il est maintenant en usage. Nous estimons qu'en ce cas, ce ne fut pas du temps perdu au Royaume-Uni, parce qu'on a apporté des modifications à l'appareil. Nous croyons que ces modifications ont eu pour effet d'améliorer sensiblement l'avion en réduisant les vibrations.

M. RHÉAUME: Il semble cependant qu'on n'a pas pu éliminer complètement les vibrations.

M. MCGREGOR: Vous voulez dire éliminer les vibrations?

M. RHÉAUME: Oui, on ne les a pas réduites autant qu'on avait espéré, puisqu'il y a encore des vibrations.

M. MCGREGOR: Cela dépend beaucoup de l'avion. Je suis monté dernièrement à bord de trois ou quatre avions où j'ai trouvé le résultat excellent. Il en dépend beaucoup du degré où le programme de modifications a été réalisé sur toute la flotte. Je ne crois pas qu'on puisse jamais parvenir à éliminer complètement les vibrations, lorsqu'il y a du mouvement; mais les résultats sont maintenant très satisfaisants.

M. RHÉAUME: A-t-on modifié tous les autres Vanguard?

M. MCGREGOR: On ne les a pas encore tous modifiés, mais on est en train de le faire. On est en train de modifier toute la flotte.

M. RHÉAUME: Au sujet des nouveaux appareils enregistreurs des performances pour lesquels Air-Canada devait dépenser $1,000,300, où en est-on? Il me semble qu'on les avait commandés l'automne dernier.

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que cela soit juste. Nous avons installé, à titre d'expérience, un de ces appareils sur un avion l'automne dernier et nous en sommes satisfaits. Un autre a été installé au cours des dernières semaines.

M. RHÉAUME: Mais ces appareils enregistreurs des performances sont-ils les dispositifs compliqués dont vous parlez?

M. MCGREGOR: On aura terminé l'installation de ces appareils à bord de tous nos DC-8 à la fin de l'année; mais il faudra attendre un an de plus avant que nous en ayons à bord de tous nos avions.

M. RHÉAUME: Serait-il juste de dire qu'actuellement, en ce qui a trait à ces nouveaux dispositifs et à son rendement, Air-Canada se compare à n'importe quel pays du monde?

M. MCGREGOR: Je le croirais. Les appareils d'Air-Canada sont pourvus de tout l'équipement désirable pour les genres de transport qu'ils doivent effectuer. Air-Canada est certainement très jeune, si l'on considère les années d'expérience; même le Viscount constitue un type moderne d'avion à courte distance. C'est le plus ancien des trois types d'avions que nous possédons. Je crois qu'il est juste de dire cela. Je n'ai certainement rien à redire à cela.

M. RHÉAUME: Et, comme pays, nous avons tout ce qu'il nous faut pour nous transporter n'importe où dans le monde, si nécessaire. Et la qualité de tout l'équipement de lignes aériennes nationales, celles d'Air-Canada ou du Pacifique-Canadien, est aussi élevée que toute autre.

M. MCGREGOR: Nous pouvons aller aussi loin que les autres; compte tenu de notre population, nous avons, en ce qui concerne les avions d'une vitesse inférieure à celle du son, des avions à réaction d'une capacité supérieure à ceux de tous les pays.

M. RHÉAUME: Je tiens à poursuivre cet interrogatoire, parce que je désire qu'on consigne au compte rendu une réponse à ce que je considère une malheureuse déclaration faite à la Chambre des communes. On a dit (je crois que c'était lors des funérailles du premier ministre Nehru) que le Canada ne dispose pas d'appareils capables d'effectuer un long vol outre-mer, et ainsi de suite. La déclaration était telle que je la dis et je voulais seulement que le compte rendu mentionnât que l'équipement dont nos deux plus grandes compagnies aériennes sont pourvues est en tous points comparable à celui des autres pays.

M. MCGREGOR: Je suis très heureux que vous ayez soulevé cette question. Je suis entièrement d'accord avec vous. De tous les avions à vitesse moindre

que celle du son, le DC-8 est le meilleur que je connaisse. De fait, un DC-8 a volé sans escale du Japon à la Floride. Il est vrai que ce fut en quelque sorte un vol de virtuose, si vous voulez. Néanmoins, cet avion est capable de parcourir une très longue distance, et je crois que n'importe lequel de ces avions pourra effectuer tout vol sans escale qu'on peut exiger d'un avion, sauf peut-être les avions militaires à très longue portée.

M. RHÉAUME: J'aurais d'autres questions à poser sur un autre sujet, mais je vais attendre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Prittie?

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, si vous voulez bien me le permettre, je demanderais au Comité la permission de revenir à un sujet sur lequel j'ai posé quelques questions, c'est-à-dire le trafic et les voyageurs.

Lorsque nous avons parlé de la façon dont on traite les bagages à Air-Canada, j'ai dit au Comité que j'apporterais des preuves. J'ai une preuve ici ce matin et, si les membres du Comité désirent que je la présente, je serai très heureux de le faire. Trois ou quatre minutes suffiront et ensuite nous poursuivrons notre travail.

M. RHÉAUME: Il ne s'agit pas de votre valise?

M. GRÉGOIRE: Assurément qu'il s'agit de ma valise.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il faudra trois ou quatre minutes pour la montrer?

M. GRÉGOIRE: Je l'ai ici.

M. PRITTIE: Elle semble en très bon état.

M. GRÉGOIRE: Venez voir de plus près alors. Je vous la ferai voir si vous le voulez bien. C'est une valise que j'ai achetée il y a environ un mois et demi et, depuis que je l'ai, je ne l'ai utilisée qu'au cours de voyages à bord des appareils d'Air-Canada. Je n'ai jamais pris de taxi ni de train avec cette valise. Je n'ai voyagé qu'entre Ottawa et Bagotville; j'aimerais vous montrer ce qu'est devenue cette valise après un mois et demi de voyages à bord des appareils d'Air-Canada.

M. MCGREGOR: Je crois que je puis très bien la voir d'ici.

M. GRÉGOIRE: Alors, si vous pouvez la voir d'où vous êtes, vous verrez cela.

(*Texte*)

Ici vous allez pouvoir voir, si vous voulez mettre vos écouteurs. Vous pouvez voir qu'elle est défoncée ici. Vous pouvez voir qu'elle est égratignée ici. La poignée de cuir est arrachée. Vous avez ici deux marques assez substantielles, ou trois, quatre, et même une cinquième ici. De ce côté-ci également, vous pouvez voir que, partout, elle est déjà assez avariée. Au rythme où elle est, comme ça, je crois que, dans l'espace de moins de six mois, c'est une valise pas mal à mettre au rancart. Si vous voulez la voir de plus près, monsieur McGregor, je puis vous la passer.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Grégoire a terminé sa preuve.

M. RHÉAUME: Pourrions-nous avoir le nom du fabricant de cette valise? Je crois qu'il est très important de savoir où elle a été fabriquée.

M. MCGREGOR: Ce serait à cause du plateau en bois ainsi que de la chute pour bagage qui est la propriété du ministère des Transports; vous savez comment les bagages glissent.

M. KINDT: Monsieur le président, comme parenthèse à la remarque de M. McGregor, puis-je dire que je n'ai même pas reçu mes bagages. Monsieur Grégoire a reçu sa valise, mais la mienne est encore en route, arrêtée quelque part. On devait l'apporter à mon bureau au moment prévu. Je n'ai pu me raser ce

matin; quoi qu'il en soit, j'espère bien l'avoir bientôt. Elle a vraisemblablement manqué l'avion à Calgary, mais je me demande pourquoi. Je suis arrivé à l'aéroport une demi-heure avant le départ de l'avion et, lorsque je suis arrivé ici à Ottawa—il y a eu amplement de temps à Toronto pour le transfert —elle n'était pas arrivée. Peut-être qu'une petite enquête sur la façon dont on place toutes les choses classifiées, les bagages, et ainsi de suite, serait avantageuse et aiderait à causer moins d'embêtements à vos passagers.

M. MACEWAN: Monsieur le président, si je puis ajouter quelque chose à ces remarques, pour la défense d'Air-Canada, je dirai que j'avais un sac de voyage qui est arrivé à l'aéroport d'Ottawa ayant un côté de la fermeture éclair tout déchiré. J'ai appelé Air-Canada et un de ses fonctionnaires est venu chercher le sac à mon bureau, l'a fait réparer et me l'a rapporté en parfait état. Un support à l'intérieur avait été également brisé et on l'a fait réparer. Je m'estime donc très chanceux.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Messieurs, c'est la même...

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît. M. Grégoire m'a demandé, comme privilège, de montrer son sac de voyage. Mais est-ce qu'on ne pourrait pas limiter ces questions-là? On a passé l'item hier?

M. GRÉGOIRE: Oui, mais avec la restriction qu'on y reviendrait ce matin.

M. RICHARD: Vous avez fait votre point, ce matin.

M. GRÉGOIRE: Monsieur McGregor ne semble pas admettre que les valises se brisent. Alors je lui montre une valise flambant neuve de six semaines qui est déjà assez détériorée. Comme monsieur McGregor ne semble pas vouloir admettre qu'il y a eu négligence, il me semble que, à ce moment-là, c'est notre devoir de poser des questions là-dessus. L'évidence est là.

M. RICHARD: Est-ce que M. McGregor a nié cela?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Permettez-moi de dire que je ne crois pas qu'aucune valise ne puisse servir sans qu'on y voie des signes d'usure. Je tente seulement de faire comprendre qu'Air-Canada n'abîme pas malicieusement les valises qu'on lui confie. Cependant, je défierais qui que ce soit de trouver une valise qui a voyagé d'ici à Bagotville au moins une fois par semaine tout au cours de la session et qui ne montrerait pas quelques signes d'usure.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, sur un point d'ordre j'aimerais faire remarquer à monsieur McGregor (s'il veut mettre ses écouteurs), c'est qu'on n'a pas à Québec, à l'aéroport de Québec, à l'Ancienne-Lorette, l'équipement pour transporter le bagage adéquat. Alors, lorsqu'il y a beaucoup de bagage sur un avion, le type est pressé, les bagages sont lancés dans la voiture, il vient porter les bagages à la course et il retourne à l'avion pour chercher d'autres bagages. De fait, le bagage se brise beaucoup plus dans cet aéroport qu'ailleurs. Pour ma part, moi, j'avais une valise qui était neuve en fibre de bois, garantie pour la vie, et, au premier voyage elle est tout égratignée. Alors je pense que si on avait plus d'équipement moderne à l'Ancienne-Lorette pour manipuler le bagage, ces choses-là n'arriveraient pas.

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Eh bien, je ne suis pas au courant de ce qui se passe à l'Ancienne-Lorette en particulier, mais je connais l'outillage dont on dispose pour manipuler les bagages aux aéroports principaux et, par conséquent, je présume qu'il en est de même pour l'aéroport de Québec qui doit être pareillement muni

de cet outillage qui relève du ministère du Transport. Je ne crois pas qu'aucune question ne se pose, mais que ces plateaux en bois avec leur chute rembourrée qui entre à l'intérieur secoue les bagages, quand ce n'est pas pire. J'admettrais que les petites valises délicates sont très souvent malmenées par la courroie de chargement des bagages, et ainsi de suite, parce qu'elles ne glissent pas et ne contournent pas les coins aussi bien que les grosses valises robustes. Il en est de même pour les valises de cuir fin.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je reviens à ce que j'ai dit; à l'Ancienne-Lorette, à l'aéroport de Québec, je voudrais que l'équipement serait changé. Ce ne sont pas les courroies qui endommagent les bagages, mais ce sont les employés à la course, en vitesse, qui lancent les valises sur la courroie et retournent immédiatement à l'avion pour reprendre d'autres bagages parce qu'ils n'ont pas assez de voitures pour transporter les bagages du même avion. Alors ils sont pressés, ils lancent les bagages sur la courroie et retournent à l'avion, et souvent ils sont trop chargés.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: A vous la parole, monsieur Prittie.

M. PRITTIE: Monsieur le président, sommes-nous bien en train d'étudier la rubrique intitulée: *matériel et installations*?

(*Texte*)

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, juste pour terminer la chose, ce que je voudrais souligner à M. McGregor c'est ceci: c'est que les bagages sont manipulés de telle façon qu'à chaque voyage il se produit de nouvelles égratignures ou quelque chose de nouveau, de telle sorte qu'à chaque fois personne ne peut se plaindre que sa valise a été démantibulée d'un coup sec, mais, à la longue, au bout d'un, deux, trois mois, vous regardez votre valise et puis vous vous rendez compte que vous n'avez plus de bagage neuf. C'est à changer au bout de six mois. Personnellement, j'en ai gardé une huit ou neuf mois et j'ai été obligé de la changer parce qu'elle n'était plus de service. Air-Canada n'a peut-être pas reçu de plaintes parce qu'un voyage, ce n'est pas suffisant pour faire une plainte. Je crois qu'Air-Canada devrait prendre les mesures nécessaires pour améliorer la manipulation du bagage, le transport des bagages et, si cela relève du ministère des Transports, eh bien, je crois qu'il lui faudrait étudier la chose lorsque le ministre sera ici, on pourra lui poser des questions sur le sujet.

(*Traduction*)

M. PRITTIE: Nous sommes à la page 15; *Matériel et installations.*

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. PRITTIE: Tout l'entretien et toutes les réparations nécessaires à la Société Air-Canada sont-ils effectués par la société au Canada.

M. MCGREGOR: En règle générale, oui. Par là je veux dire le fuselage, les moteurs et les pièces importantes. Toutefois, les réparations de certains instruments spécialisés et autres instruments de ce genre, les compresseurs, et autres appareils, sont faites par le fabricant au Canada.

M. PRITTIE: J'ai compris que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien effectuaient certains travaux d'entretien hors du Canada et vous faisiez une partie ici. La même situation existe-t-elle toujours?

M. MCGREGOR: Oui. Nous continuons à inspecter leurs moteurs Conway, c'est-à-dire les moteurs DC-8, mais pas hors du Canada.

M. PRITTIE: Vous vérifiez les moteurs DC-8. Mais y a-t-il des travaux spéciaux qui sont faits hors du Canada.

M. McGREGOR: Je ne sais pas s'il y en a maintenant, mais il y en a eu à un moment donné.

M. PRITTIE: Faites-vous tous vos travaux d'entretien au Canada parce que vous tenez à avoir la haute main sur la qualité du travail ou si c'est parce que vous êtes une société de la Couronne et que vous voulez donner du travail aux Canadiens?

M. McGREGOR: Je crois que c'est une combinaison de convenance, d'efficacité et de surveillance de la qualité. Nous sommes certainement intéressés aux conditions de l'emploi au Canada et nous ne donnerions pas volontiers ce travail pour être fait hors du Canada, si nous pouvons le faire. Mais si vous faites vos propres travaux d'entretien et d'inspection et si vous pouvez faire entrer vos avions au chantier et faire en sorte qu'il y ait une coordination entre la circulation de l'appareil et la capacité du chantier de manière à ne pas retarder l'entrée en chantier une fois que l'avion est hors de service, ce qui pourrait être le cas avec les réparations confiées à un entrepreneur de l'extérieur, il est beaucoup plus facile d'organiser les travaux d'entretien et de réparation ou d'inspection en fonction de la capacité de l'atelier et de manière à ne pas déborder ce dernier à un moment déterminé et avoir d'autres périodes sans travaux. Si vous avez une maîtrise parfaite de part et d'autre de la circulation des avions aussi bien que de l'atelier d'entretien, les conditions sont très favorables.

M. PRITTIE: J'ai commencé à m'intéresser à ces trois avions quand j'ai lu la série de lettres et articles qui ont paru dans le *Globe and Mail* au sujet du coût d'exploitation des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et d'Air-Canada à ce moment, et je crois qu'on prétendait que votre coût était supérieur parce que vous procédiez précisément à tous vos travaux d'entretien et d'inspection au Canada. Y a-t-il une différence entre les deux sociétés du fait que, dans un cas, le travail est effectué au Canada et, dans l'autre cas, il est confié à Bristol ou à toute autre société outre-mer.

M. McGREGOR: Il y avait un cas particulier d'un avion Britannia, mais je ne pense pas que le coût soit tellement différent selon que le travail est fait à l'extérieur ou ici. Mais je dois souligner la convenance.

Je présume qu'une installation d'inspection travaille avec un certain profit que vous n'avez pas à payer et, par conséquent, je crois que confier le travail à l'extérieur est plus coûteux, à moins qu'il ne soit fait, comme dans les cas en question, un au Japon, l'autre à Amsterdam et le troisième en Angleterre, et qu'il soit moins cher à cause d'une main-d'œuvre qui est meilleur marché qu'ici.

M. PRITTIE: En sera-t-il ainsi avec les DC-9 et autres types d'avions?

M. McGREGOR: Oui.

M. PRITTIE: Vous êtes toujours disposé à faire tous vos travaux d'entretien?

M. McGREGOR: Oui.

M. PRITTIE: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commencer, monsieur Hahn.

M. HAHN: Monsieur McGregor, il est écrit à la page 16:

> Malheureusement, il n'a pas été possible de trouver des aménagements aéroportuaires convenables à New York.

Il me semble très important, si nous allons faire la concurrence aux compagnies américaines et autres lignes aériennes, que nous ayons là une installation convenable.

Quel est votre problème et quel est l'espoir d'une solution?

M. McGREGOR: Eh bien, M. Harvey, l'expert en la matière, est ici en ce moment. Mais le problème était difficile. Tout d'abord, pour employer son nom actuel exact, l'aéroport Kennedy est déjà fort encombré et tout l'espace adjacent à l'édifice principal de l'aérogare est déjà réservé. Cela nous a menés à entamer des négociations préliminaires avec trois autres lignes aériennes, je crois, avec l'idée de partager leurs installations terminales. Entre-temps, nous dépensions de l'argent à contre-cœur sur l'emplacement actuel, étant donné la possibilité d'avoir un de ces endroits dans un proche avenir; mais éventuellement nous avons eu honte des installations que nous avions à l'aéroport Kennedy et nous avons récemment signé un contrat de location pour un espace supplémentaire. Tout l'espace est en voie d'être restauré à présent et la date d'achèvement des travaux est fixée, je crois, pour le 31 juillet. Mais cela est temporaire. Nous essayons encore d'obtenir un arrangement permanent avec une autre compagnie aérienne. Il n'y a pas un pouce sur lequel nous puissions construire quelque chose pour notre propre ligne aérienne. Vous remarquerez que toutes les lignes aériennes des États-Unis construisent leur propre terminus.

M. HAHN: Les compagnies américaines se sont-elles concertées pour empêcher une société étrangère d'obtenir de l'espace?

M. McGREGOR: Non. C'est l'Administration du port de New York qui voit à cela. Je ne dirais pas qu'on s'est ligué contre nous. Mais je peux vous assurer la disproportion entre le coût et notre trafic à cet endroit, parce que nous exploitons essentiellement deux courts trajets au départ de New-York, d'une distance de 300 à 400 milles, tandis que la plupart des lignes aériennes qui y sont installées exploitent pour le moins un service à travers le continent et un bon nombre, un service transatlantique; quelques-unes vont dans l'extrémité sud des États-Unis. Ainsi, le coût de notre aménagement au terminus de New York sera très élevé par rapport au chiffre d'affaires de nos deux lignes qui vont à New York.

M. HAHN: Ma question suivante concerne ce qui se fait en Angleterre pour un système d'atterrissage automatique, en vertu duquel l'avion atterrit automatiquement et est conduit jusqu'à la piste d'atterrissage.

M. McGREGOR: Oui, et en France.

M. HAHN: Est-ce que vous suivez ce qui se fait ou bien faites-vous quelque chose dans ce domaine?

M. McGREGOR: Oui, je crois que nous nous sommes très bien renseignés sur les systèmes d'atterrissage automatique. Je voudrais que le capitaine Rood vous dise ce qui en est, parce que plusieurs de nos avions sont livrés apprêtés à l'installation de pareil outillage aussitôt qu'il sera au point. Mais l'atterrissage automatique d'un avion devra être évidemment à l'abri de tous risques et il y a deux ou trois moyens d'y aboutir. Un de ces moyens est de tripler le système; l'autre est d'avoir une installation instantanée qui permettrait au pilote de prendre la commande, si un dispositif fait défaut.

Avez-vous quelque chose de plus à ajouter à cela, capitaine Rood?

M. J. L. ROOD (*directeur des services de vol, Air-Canada*): Monsieur McGregor, je pense que vous avez déjà très bien traité la question. Nous maintenons un contact avec l'industrie à cet égard et c'est tout ce que je peux dire à l'heure actuelle.

M. HAHN: Pouvez-vous nous dire quand vous escomptez que de pareils systèmes seront d'un usage commercial?

M. McGREGOR: Je sais que vous connaissez votre sujet, monsieur Hahn. Comme vous le savez, il y a des variétés de systèmes d'atterrissage automatique, par exemple, l'atterrissage zéro zéro dans lequel personne ne serait disposé, je crois, à avoir trop confiance, et puis il y a le flamboiement automatique, qui est une action qui précède l'atterrissage et qui n'est pas aussi compliquée que

l'atterrissage automatique. Ces divers systèmes sont proches l'un de l'autre et, quoique n'étant pas sûr, je pense que le flamboiement automatique est déjà employé à titre d'expérience. Cependant, je pense qu'on se hasarderait à dire que ces systèmes fonctionneront d'une façon satisfaisante dans un intervalle de 18 mois à 2 ans. La société Sud a déjà fait beaucoup de travaux d'essais à ce sujet et j'ai assisté à certaines expérimentations. Je pense aussi que Trident a une installation qui comporte pour le moins le flamboiement automatique. Je veux parler de l'effort que de Havilland déploie en Angleterre.

M. HAHN: Cela réduit-il la portée des avions?

M. MCGREGOR: Si tout fonctionne, oui. Quant à savoir si cela se produira dans des limites considérablement plus réduites aussitôt que le système est installé, je ne serais pas disposé à le déclarer. C'est une chose au sujet de laquelle il faudra avancer avec beaucoup d'attention.

M. MACEWAN: Monsieur McGregor, la nouvelle base d'entretien à Halifax fonctionne-t-elle très bien d'après vos plans?

M. MCGREGOR: Oui. Je n'ai rien entendu de contraire et je suis convaincu qu'il en est ainsi.

M. MACEWAN: Elle semble être un vaste immeuble. Est-il vrai que vous effectuez les travaux d'entretien et d'inspection des Viscount et des Vanguard à cet endroit?

M. MCGREGOR: Nous effectuons les travaux d'entretien, mais pas d'inspection.

M. MACEWAN: Le nouveau système électronique appelé ReserVec qui a été conçu par Air Canada m'a intéressé et je me demande si vous pourriez dire brièvement comment il fonctionne. J'ai compris qu'il y a un bureau qui fournit le renseignement nécessaire à tous les bureaux. Pourriez-vous nous expliquer cela brièvement?

M. MCGREGOR: Oui, aussi brièvement que possible. En fait, l'appareil central ReserVec se trouve à Toronto et est relié à tous les bureaux et stations du Canada par des circuits de haute qualité. A chaque bureau, il y au moins un appareil opérateur qui ressemble à un grille-pain à relèvement automatique. Quand une réservation est demandée au comptoir ou par téléphone, l'employé utilise un carton qu'il marque au crayon pour identifier le vol, les deux points de départ et d'arrivée, le voyage demandé, la date, etc. Cela se fait au moyen d'une plaque qui presse contre le carton et le courant circule au long des marques au crayon et agit sur le centre de mémoire qui se trouve à Toronto et qui sert à tous les vols. Alors, l'ordinateur répond oui, il y a une place, et en deux dixièmes de seconde, un clic se fait entendre et un demi-cercle est coupé du bord du carton. S'il n'y a pas de places vacantes, le même clic se fait entendre et un signe indique qu'il y a une place disponible dans le vol qui précède le vol désiré ou dans celui qui le suit. Mais, comme tous les appareils, il n'est pas infaillible, parce que les marques au crayon peuvent être mal apposées sur le carton ou inscrites au mauvais endroit et cela ne peut être corrigé par la mémoire. Cet appareil active beaucoup le renseignement concernant la disponibilité de places sur tout tronçon de vol et élimine toute erreur humaine dans ce domaine. Je pense que, comme tous les ordinateurs, il ne peut être supérieur au renseignement qu'il reçoit.

M. MACEWAN: Ce système a été installé dans tous vos bureaux à travers le pays?

M. MCGREGOR: Il a été installé dans tous les bureaux au Canada et aux États-Unis, à l'exception de Tampa.

M. MUIR (*Lisgar*): Je voudrais poser quelques questions à ce sujet. Faites-vous à Dorval les réparations aux trois types d'avions?

M. McGREGOR: Non, nous réparons seulement les Vanguard et les DC-8.

M. MUIR (*Lisgar*): Quel est le nombre estimatif d'avions de chacun de ces deux types que vous avez réparés durant l'année passée?

M. McGREGOR: Les avions ne sont pas réparés seulement quand ils doivent l'être. Ils ont un tableau d'inspection qui est en rapport direct avec le nombre d'heures de vol. Si un avion a effectué tant d'heures de vol, il doit être soumis à telle ou telle inspection, qu'il y ait quelque chose à réparer ou non. Je dirais que tous les Vanguard et les DC-8 ont été à Dorval une fois au moins au cours des 12 derniers mois.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous n'y réparez pas les Viscount?

M. McGREGOR: Non.

M. MUIR (*Lisgar*): Quel a été le nombre d'employés à Dorval durant l'année passée? Pouvez-vous nous dire la différence dans le nombre d'employés à Dorval entre l'année passée et cette année?

M. McGREGOR: Un instant. Le seul renseignement que nous avons concerne le nombre total d'employés à Montréal, mais nous pourrions en défalquer le nombre relatif à la base.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous n'avez pas ce renseignement à présent?

M. McGREGOR: Nous avons le chiffre total qui comprend tout le personnel des services, si cela peut vous être utile.

M. MUIR (*Lisgar*): Je voulais savoir le nombre d'employés au chantier ou à l'atelier des réparations. Vous n'avez pas ce renseignement?

M. McGREGOR: Je pourrais vous l'obtenir.

M. MUIR (*Lisgar*): Quels sont les genres d'avions dont vous prenez soin à Winnipeg?

M. McGREGOR: Nous prenons soin à Winnipeg des Viscount et des moteurs Dart.

M. MUIR (*Lisgar*): Pouvez-vous me donner le nombre d'employés l'année passée et cette année à Winnipeg?

M. McGREGOR: Je dirais que le nombre, en décembre 1963, pour l'entretien et l'inspection était 847; il était 854, en septembre 1963; 855, en juin 1963, 852, en mars 1963, et 866, en décembre 1962.

M. MUIR (*Lisgar*): Procédez-vous en reculant pour ces chiffres?

M. McGREGOR: Oui, et en donnant les dates.

M. MUIR (*Lisgar*): En d'autres termes, il y avait plus d'employés à la fin de décembre qu'il n'y en avait en juin?

M. McGREGOR: Je mentionnais décembre 1962.

M. MUIR (*Lisgar*): Il y avait 847 employés à cette date?

M. McGREGOR: Il y avait 847 employés en décembre 1963.

M. MUIR (*Lisgar*): Oui, et quel était le nombre en décembre 1962?

M. McGREGOR: Le nombre était 866.

M. MUIR (*Lisgar*): Savez-vous quel est le nombre d'employés actuellement?

M. McGREGOR: En avril, le nombre d'employés était 845.

M. MUIR (*Lisgar*): Avez-vous dit 845?

M. McGREGOR: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Comment cette déclaration se concilie-t-elle avec celle qui a été faite dans une lettre que le ministre des Transports a écrite à M. Thompson, qui sera un nouveau commissaire, où il est dit que le premier ministre du Canada a déjà indiqué publiquement que le gouvernement du Canada a pour attitude de faire tout ce qui est possible pour maintenir l'emploi

à cette base et, si possible, de l'accroître? Je dois déclarer aussi que, pendant les dernières seances du comité spécial, cette assurance a été donnée et que, pour une période allant jusqu'en 1970, le nombre des employés serait au moins maintenu sinon accru. Les chiffres que vous venez de nous donner semblent indiquer que cela ne se produit pas.

M. McGREGOR: Je crois que votre déclaration est très inexacte. Autant que je sache, on a dit que la base serait maintenue jusqu'en 1972. Je ne crois pas qu'il ait été question des employés.

M. MUIR (*Lisgar*): Je crois que je puis vous citer le texte.

M. McGREGOR: Oui.

M. MUIR (*Lisgar*): Il peut arriver que nous ne soyons pas d'accord en disant qu'une déclaration a été faite ou non; mais je puis vous assurer que je suis capable de prouver qu'elle a été faite à la Chambre des communes et aussi au comité spécial. Nous laisserons ce sujet en suspens pour le moment.

J'aimerais à lire un paragraphe d'un télégramme qui a été envoyé au premier ministre, dans lequel l'auteur disait ceci:

> Les pires craintes des employés de Winnipeg de la société Air Canada, même si vous avez assuré qu'il n'en serait rien, se réalisent maintenant. La fermeture des installations de la société Air Canada est commencée officiellement.
>
> A Winnipeg, il y a des surplus de main-d'œuvre à cause de la rareté des emplois (créée par la faible utilisation des Viscount). A Dorval, il y a pénurie de main-d'œuvre causée par l'excédent de travail. La solution évidente correspondant à votre engagement envers le Manitoba est d'expédier du travail à Winnipeg, surtout du travail sur les Viscount qui est effectué maintenant à Dorval sous prétexte d'économie.

Je vais interrompre la citation pour le moment afin de demander de nouveau si des avions Viscount sont réparés à Dorval?

M. McGREGOR: Il n'y a jamais eu de réparations aux Viscount à Dorval et il n'y a jamais eu de travaux de mise au point des moteurs de Viscount ou de Dart effectués à cet endroit. Cette dernière phrase du télégramme est un mensonge tout pur.

M. MUIR (*Lisgar*): Disons que l'homme a été mal renseigné.

M. McGREGOR: Il n'est pas dirigeant du syndicat non plus.

M. MUIR (*Lisgar*): Je pourrais peut-être continuer la citation:

> Les employés de Winnipeg sont maintenant invités à indiquer s'ils veulent remplir les vacances à Dorval. Si les vacances ne sont pas remplies par le personnel de Winnipeg, les résultats seront des congédiements à Winnipeg. C'est véritablement de la coercition: déménager à Dorval ou faire face à une mise à pied.

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

M. McGREGOR: La première partie de la déclaration est exacte, mais ce n'est pas une coercition.

M. MUIR (*Lisgar*): Le fait est que ce groupe de personnes dont l'emploi a pris fin à Winnipeg a eu le choix d'aller à Dorval ou de s'en aller. Est-ce exact?

M. McGREGOR: Les vacances qui existent à Dorval ont été affichées à Winnipeg et les employés ont le droit de se présenter en vertu de notre entente entre les syndicats et la ligne aérienne. J'ai les chiffres au sujet des résultats de ces demandes d'emploi. Il y a eu environ 57 demandes pour 20 vacances à Dorval.

M. MUIR (*Lisgar*): Croyez-vous que la raison pour le nombre de demandes est que les employés ont peur de perdre leur emploi à Winnipeg?

M. McGREGOR: Oui, je le crois.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous êtes prêt à dire que l'emploi à Winnipeg baissera encore plus?

M. McGREGOR: Dans la mesure où l'emploi se rapporte à notre exploitation des Viscount, oui. Sans aucun doute, le premier ministre avait d'autres idées à l'esprit, mais ce que leur mise à exécution entraînera ou la quantité de travail qu'elles produiront, je n'en sais rien.

M. MUIR (*Lisgar*): En ce qui concerne Air Canada, vous croyez que le niveau de l'emploi baissera?

M. McGREGOR: Oui. Parce que les heures de service des Viscount diminuent de même que le nombre des appareils qui sont en exploitation et parce que la longueur de temps entre les mises au point des moteurs Dart augmente, ce qui tend à dégager des emplois. Je crois que c'est vrai. Nous n'avons pas l'intention d'employer plus de personnes à Winnipeg que le nombre pour lesquelles nous avons du travail utile.

M. MUIR (*Lisgar*): En d'autres termes, à un moment où vous vous disposez à diminuer l'usage des Viscount, vous ne voyez pas de nécessité que la société Air Canada entretienne des bases de réparations à Winnipeg?

M. McGREGOR: Parlez-vous du temps où les Viscount ne sont pas en exploitation?

M. MUIR (*Lisgar*): C'est cela.

M. McGREGOR: C'est juste.

M. MUIR (*Lisgar*): Vous ne voyez donc aucune raison pour cette base de réparations?

M. McGREGOR: Non.

M. RHÉAUME: J'aimerais à poser une brève question.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Muir a posé des questions relatives au personnel en marge du sujet discuté et j'espère que nous ne délibérerons pas sur la question du personnel maintenant.

M. RHÉAUME: J'aimerais à poser à M. McGregor plusieurs questions relatives aux installations qu'offre Air Canada en ce qui concerne le *Fin, Fur and Feather Club*, par lesquelles Air Canada distribue partout dans le monde des brochures concernant divers centres du Canada qui peuvent être visités grâce aux voyages organisés par Air Canada. Ce programme consiste en un voyage organisé offert aux particuliers qui se rendent à ces loges ou en reviennent. La raison pour laquelle je pose ces questions sur le sujet est que je ne suis pas certain des règles fondamentales et j'aimerais à porter à l'attention du Comité un grave problème qui a été soulevé à ce sujet à Winnipeg.

M. McGREGOR: Vous parlez de quelque chose qui est arrivé à Winnipeg?

M. RHÉAUME: Avant que je passe à ce point particulier, je me demande si vous pourriez me donner des renseignements au sujet des règles fondamentales qui régissent ce *Fin, Fur and Feather Club*?

M. McGREGOR: Je ne suis pas un expert en la matière, mais je sais que c'est un moyen de stimuler les ventes auquel nous avons recours depuis deux ou trois ans et je crois que des agences sont en cause. Je sais que nous commanditons des étalages, surtout dans les grandes villes des États-Unis, qui mettent surtout de l'avant les attractions sportives du Canada.

Je ne suis pas familier avec les règles fondamentales dont vous parlez.

M. RHÉAUME: La plainte sur laquelle je veux attirer votre attention afin que vous fassiez vos commentaires a trait à un agent de tourisme canadien à Winnipeg, M. Warren Plummer, qui exploite les pavillons de chasse et de pêche Plummer à divers endroits du Nord. Cette société m'a appris qu'Air

Canada avait refusé d'annoncer ses installations, bien qu'elle le fasse en ce qui concerne toute autre installation canadienne, à moins que la société de pavillons de chasse et de pêche pour les touristes ne soit prête à payer dix pour cent des frais de voyage à l'agent qui écoule les billets pour le vol. J'espère que vous me corrigerez si j'ai tort, mais quand le *Fin, Fur and Feather Club* a commencé, l'acceptation par Air Canada de ses installations pour stimuler ses affaires était comparable à un timbre d'approbation de bon art ménager et il était entendu qu'Air Canada utiliserait ensuite ces brochures parce que les installations rencontraient certaines exigences et étaient peut-être considérées comme étant de première classe. Si la plainte de la société de Winnipeg est fondée, je puis vous assurer qu'elle n'a rien à voir avec la suffisance des installations offertes: c'est plutôt que l'exploitant n'est pas prêt à payer la commission de 10 p. 100.

M. McGREGOR: Ces 10 p. 100 dans les circonstances représentent la commission payée pour les tours par groupe aux agents en vertu des règlements de la Commission des transports aériens et, comme telle, elle est parfaitement légitime et ne va pas à Air Canada.

M. RHÉAUME: Je suis au courant de cette situation.

M. McGREGOR: Je ne crois pas qu'Air Canada se soit jamais constituée comme un examinateur des diverses installations de camps ou qu'elle ait voulu savoir si les poissons mordent, et ainsi de suite. Je crois que nous sommes prêts à accepter les brochures que nous recevons telle qu'elles sont rédigées.

M. RHÉAUME: Croyez-vous alors, d'après les avantages offerts par les compagnies d'outre-mer et du traitement accordé à ces compagnies que les entreprises canadiennes devraient avoir aussi les mêmes privilèges et qu'elles devraient être admissibles aux enregistrements aux mêmes termes par les stands d'Air Canada exploités aux foires.

M. McGREGOR: Je le crois, si elles sont prêtes à satisfaire aux conditions.

M. RHÉAUME: Vous croyez que, si la compagnie refuse de payer dix pour cent de commission, Air Canada ne devrait pas distribuer ses brochures comme elle le fait pour toutes les autres compagnies?

M. McGREGOR: C'est très juste, parce qu'elle ne sait pas comment l'agent sera rétribué.

M. RHÉAUME: Air Canada ne retire pas d'argent?

M. McGREGOR: Air Canada ne reçoit pas d'autre argent que le prix du transport.

M. RHÉAUME: Ce que je veux vous faire saisir, c'est que toute compagnie exploitée au Canada devrait bénéficier des mêmes avantages découlant des services d'Air Canada outre-mer, aux États-Unis ou ailleurs, et je ne parle pas de commissions, que toute autre compagnie, de sorte que les arrangements entre les agences de voyage et les bureaux de tourisme devraient être une question à régler entre eux et qu'Air Canada ne devrait pas intervenir. Je ne crois pas qu'Air Canada doive y participer pour ainsi dire; ce que je veux vous porter à croire, monsieur McGregor, c'est que, si j'étais un exploitant de tourisme et prêt à payer à l'agence de voyage, disons dix pour cent, pour diriger les vols vers mon territoire, je ne suis pas certain que ce soit l'affaire d'Air Canada et si Air Canada doit exploiter des cabines pour encourager les voyages, elle ne devrait pas se préoccuper de ce que je fais et de mes relations avec mon agent.

M. McGREGOR: Je suppose que la réponse à votre question, monsieur Rhéaume, est que nous avons deux choix à cet égard. Nous pouvons arrêter entièrement de chercher à encourager les voyages des sportifs au Canada, comme nous le faisons, ou exiger que les gens dont nous ne distribuons pas les brochures respectent les règlements de la Commission des transports aériens en ce qui concerne le droit à dix pour cent de l'agent.

M. RHÉAUME: Les frais de dix pour cent concernent les voyages en groupe.

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. RHÉAUME: Ce n'est pas une charge relative aux voyages individuels.

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. RHÉAUME: Ainsi, en insistant sur la commission de dix pour cent payable à l'agent de voyage, Air Canada insiste de fait sur des commissions supérieures à celles de l'ordinaire; est-ce juste?

M. MCGREGOR: Non, si cela s'applique à un groupe.

M. RHÉAUME: Je parle des voyages des particuliers.

M. MCGREGOR: Les frais relatifs aux voyages individuels ne sont pas de dix pour cent. Je crois qu'ils sont de sept pour cent, si je me souviens bien.

M. RHÉAUME: Dans le cas que j'ai mentionné, il y a plus que les frais de dix pour cent. J'ai remis à vos dirigeants la correspondance régissant la situation en détail. Cette plainte est importante, parce qu'elle se rapporte à un exploitant particulier qui fait venir quelques centaines de passagers américains d'outre-frontière au Canada et les retourne dans leur pays. Il est si irrité par cette situation qu'il se dérange pour faire transporter les gens par d'autres lignes aériennes qu'Air Canada. Il le fait par dépit et ne craint pas de le dire; mais, à titre de Canadien, cela le chiffonne. Il a indiqué que, si Air Canada doit encourager les cabines américaines par des brochures, il donnera des coups de pied au géant de sa propre petite manière.

M. MCGREGOR: Je vous propose que, s'il fait organiser des voyages par groupe, il paie toujours la commission de dix pour cent qu'il passe par Air Canada ou une autre ligne.

M. RHÉAUME: L'exploitant dont j'ai parlé exploite une compagnie canadienne qui n'a pas recours aux services d'agents de voyage, mais préfère dépenser son propre argent pour sa propre réclame. Je me demande si les affaires du *Fin, Fur and Feather Club* supporteraient une espèce d'examen en vue de savoir comment elles sont orientées.

M. MCGREGOR: C'est peut-être le cas et nous examinerons certainement la situation. Vous avez indiqué que la correspondance était en notre possession?

M. RHÉAUME: Oui.

M. MCGREGOR: Nous examinerons certainement la situation. Je crois que l'autre solution serait pire de beaucoup du point de vue canadien. Je veux dire d'abandonner l'entreprise.

M. RHÉAUME: Si j'ai parlé de la situation actuelle, c'est parce que je connais très bien cette compagnie, que je sais qu'elle fait de bonnes affaires au Canada et que ses plus fortes dépenses sont faites pour le transport, vu qu'elle amène un grand nombre de gens dans l'Arctique. Je crois que l'exploitant est un homme important et sûr et je ne suis pas d'avis que ses plaintes soient frivoles. C'est tout, merci.

M. MCGREGOR: Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Tucker, avez-vous une question à poser?

M. TUCKER: Monsieur le président, la question que je désire poser à M. McGregor l'a peut-être été par un autre et la réponse a peut-être été donnée. Si c'est le cas, j'espère que vous me le direz.

Je voudrais savoir si Air Canada a déjà eu des inconvénients et une perte de revenu du fait que les voyageurs ne confirment pas de nouveau leurs intentions d'utiliser les services sans annuler leurs réservations?

M. MCGREGOR: Oui.

M. TUCKER: Ces personnes ne confirment pas une deuxième fois leur intention d'utiliser leurs réservations.

M. MCGREGOR: Dans la plupart des cas, les clients doivent confirmer de nouveau ou perdre leur réservation. Ce n'est pas de ce problème que nous parlons, monsieur Tucker. Il s'agit d'une personne qui demande une réservation; à cause de certaines circonstances, elle confirme de nouveau sa réservation, mais elle ne se rend pas pour le moment du vol, causant ainsi une perte dans notre exploitation dans les cas où l'appareil est rempli, bien entendu, parce que cela signifie qu'un fauteuil sera vide alors qu'on aurait pu y placer un autre client. Nous avons des chiffres qui indiquent pour toutes les catégories sur une base trimestrielle le pourcentage de passagers qui ne se sont pas montrés au moment du vol alors qu'ils avaient confirmé de nouveau leur réservation. Au cours du premier trimestre de 1963, 6.8 p. 100 des passagers qui avaient réservé des fauteuils ne se sont pas rendus au moment du départ. Au second trimestre, 5.8 p. 100, au troisième trimestre, 4.5 p. 100 et au quatrième trimestre, 5.2 p. 100.

Les chiffres correspondants pour la moyenne de l'Amérique du Nord sont: 6 p. 100, 6.5 p. 100, 6.8 p. 100, et nous n'avons pas les chiffres pour le quatrième trimestre. Les chiffres correspondants, en ce qui a trait à l'*American Air Lines*, pour les trois premiers trimestres sont: 5.1 p. 100, 6.4 p. 100 et 6.4 p. 100; quant à *Trans World Airlines* en particulier, voici les chiffres: 6.6 p. 100, pour le premier trimestre, 6.6 p. 100 pour le second trimestre et 8.2 p. 100 pour le troisième trimestre. Il semble, d'après ces chiffres, que nous nous maintenons dans la moyenne et même un peu mieux, car nous avons un pourcentage légèrement plus bas pour les passagers qui ne se rendent pas au moment du vol et nous faisons mieux que les deux transporteurs intercontinentaux américains que j'ai mentionnés.

M. TUCKER: Quel est à peu près le revenu que vous estimez perdre de cette façon?

M. MCGREGOR: Nous n'avons jamais tenté d'effectuer ce calcul, parce que nous ne connaissons pas le nombre de fauteuils ainsi laissés vacants qui ont pu être remplacés par d'autres passagers; ce serait très difficile à trouver.

M. TUCKER: Il y a sûrement une perte de cette façon?

M. MCGREGOR: Assurément, il y a une perte introuvable.

M. Grégoire m'a dit en venant à Ottawa dimanche soir qu'il avait demandé une réservation, avait éprouvé quelque difficulté à en avoir une, et s'est rendu compte une fois dans l'avion qu'il y avait des fauteuils vides.

M. TUCKER: Je me suis rendu compte de cela moi aussi.

M. MCGREGOR: Tous savent que cela arrive. Ces fauteuils vides viennent tout d'abord de ce que des passagers ne se sont pas rendus pour le moment du départ.

M. TUCKER: Je présume que ce sont les gens qui voyagent qui pourraient résoudre ce problème en étant plus courtois et plus sérieux.

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez raison. Je crois que les Canadiens se conduisent probablement un peu mieux en cela que les gens des autres pays, selon ces chiffres. On n'oserait pas oublier de contremander un rendez-vous chez un médecin, un oculiste ou un dentiste lorsqu'on ne prévoit pas pouvoir se rendre parce qu'on a un horaire surchargé; mais je ne crois pas qu'on ait encore pensé agir de la sorte pour les réservations de fauteuils sur les avions.

M. TUCKER: Vos fonctionnaires ne sont pas en mesure de faire beaucoup pour remédier à cet état de choses?

M. MCGREGOR: Nous n'y pouvons pas beaucoup, en effet, sauf continuer comme nous faisons; pourtant, plusieurs considèrent comme un non-sens cette exigence de confirmer de nouveau. Cette exigence constitue une bonne garantie dans le cas des gens qui ne se présentent pas à l'avion après avoir réservé un fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Nous parlons maintenant du matériel et des installations. Je comprends qu'il est très facile de s'éloigner du sujet; mais j'espère que vous voudrez bien limiter vos questions à ce sujet.

Sur ma liste, vous êtes le prochain à poser des questions, monsieur Rock.

M. ROCK: Je n'ai aucune question à poser.

M. KINDT: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. McGregor d'exprimer l'opinion des lignes aériennes relativement à l'abandon de la première classe, et à l'établissement d'une classe touriste pour l'avion au complet à bord des DC-8 et des Viscount. Je pose cette question peut-être parce que nous faisons partie d'un pays où tous sont égaux, les députés étant au bas de l'échelle sociale et devant voyager dans la classe touriste. Si tous voyageaient en classe touriste, plusieurs des maux de tête et des problèmes des fonctionnaires des lignes aériennes disparaîtraient de ce fait. Lorsque j'essaie d'obtenir un fauteuil réservé dans la classe touriste, il m'est impossible d'en obtenir. Je dois réserver un fauteuil dans la première classe et surtout payer la différence. Je crois qu'il y a là un problème résultant de l'existence de catégories, ce qui cependant n'augmente pas les revenus des lignes aériennes, si j'ai bien lu votre rapport. Autrement dit, si tous les fauteuils étaient affectés à la classe touriste, vos revenus seraient supérieurs à ce que vous retirez présentement de la première classe, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Je ne suis pas absolument certain de cela. Quoi qu'il en soit, pour revenir au problème de fond, je présume que tous sont égaux, mais que certains sont plus égaux que d'autres. De fait, tout récemment, un des principaux transporteurs américains a établi le régime de la classe unique. Je veux parler d'*United Air Lines*. Cette classe unique, en réalité, n'est ni la classe touriste ni la première classe, mais au centre des deux en ce qui concerne le format des fauteuils, l'espace entre les fauteuils et les prix. Les hauts fonctionnaires d'*United Air Lines* prétendent que c'est une excellente chose. De son côté, l'*American Air Lines*, principal rival de cette première ligne aérienne, qui a plusieurs vols concurrents, prétend que c'est une bonne chose pour elle, parce que les clients qui choisissent habituellement les fauteuils de première classe ne sont pas satisfaits du compromis qu'on fait entre les qualités du service, et les passagers habitués à la classe touriste critiquent le prix légèrement supérieur. Les représentants d'*American Air Lines* répètent, ayant gardé le choix entre deux catégories, qu'ils ont une clientèle plus nombreuse depuis que l'*United Air Lines* a établi le régime de la classe unique.

Bien franchement, nous surveillons cela très attentivement. Nous avons même déjà prévu le prix que nous exigerions si nous établissions le régime de la classe unique pour nos Viscount. Tout ce que je puis vous assurer, c'est que nous suivons cela très attentivement; mais il y a du pour et du contre, tout comme c'est le cas pour la plupart de ces choses.

M. RHÉAUME: Comme simple question d'intérêt, monsieur le président, l'*United Air Lines* a annoncé aujourd'hui qu'elle discontinuait le régime de la classe unique pour établir un nouveau régime de trois catégories. Cette nouvelle a été publiée dans les journeaux d'aujourd'hui.

M. KINDT: Que venez-vous de dire?

M. MCGREGOR: L'exemple que j'ai mentionné vient de cesser tout à coup.

M. KINDT: Avez-vous dit qu'on inaugurerait un régime de trois catégories?

M. RHÉAUME: La nouvelle indique que la compagnie établira un régime de trois catégories sur un même avion sur les vols vers Chicago, Cleveland, Philadelphie et vers d'autres endroits.

M. MCGREGOR: Je n'imiterai pas cette tendance.

M. BASFORD: J'aimerais revenir une fois de plus au sujet de l'aérogare de New York. Les autorités du port ont-elles offert de l'espace à la compagnie il y a quelques années?

M. MCGREGOR: Voulez-vous parler d'espace sur lequel on construirait un édifice?

M. BASFORD: Oui.

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez peut-être raison quant à cela.

M. BASFORD: Quelle était la dépense en cause dans cette offre?

M. MCGREGOR: Je n'en ai aucune idée. Je sais cependant que seulement le coût d'un édifice dans ce quartier s'élevait à des millions de dollars.

M. BASFORD: Quel montant la compagnie s'attend-elle de dépenser pour le réaménagement de ses édifices actuellement existants?

M. MCGREGOR: La somme de $150,000.

M. BASFORD: Quelle en est la durée prévue?

M. MCGREGOR: La durée prévue quant à cela est de dix-huit mois.

M. BASFORD: Qu'adviendra-t-il à la fin de ces dix-huit mois?

M. MCGREGOR: Je crois qu'alors nous nous associerons avec quelqu'un d'autre. Actuellement, M. Harvey compte sur trois possibilités.

M. BASFORD: Je vois qu'aucune décision finale n'a encore été prise quant à cela; mais pouvez-vous me garantir que, d'ici dix-huit mois, vous aurez de nouvelles accommodations d'une façon ou d'une autre.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas pouvoir vous garantir cela. Je puis cependant vous assurer que nous ferons tout en notre pouvoir pour accommoder notre clientèle.

M. BASFORD: Que fait la compagnie au sujet de l'hovercraft qu'elle utiliserait sur la ligne Vancouver-Victoria en particulier?

M. MCGREGOR: Nous n'exploitons pas particulièrement ce genre de transport. L'an dernier, plusieurs d'entre nous sont montés à bord de cet appareil lorsqu'il y en avait un ici; mais aucun n'a survolé les rapides de Lachine comme cet avion l'a fait, si c'est ce dont vous voulez parler. Nous ne croyons pas que ce type d'appareil aurait une grande utilité sur un transport régulier.

M. BASFORD: La compagnie consacre-t-elle des fonds à la recherche ou à la mise au point?

M. MCGREGOR: Non, pas pour la recherche ni la mise au point. Nous nous limitons à faire analyser par nos ingénieurs les produits qui sont conçus et mis au point par d'autres entreprises. Nous n'avons effectué aucune analyse et je ne connais aucune ligne aérienne qui en a fait.

Le PRÉSIDENT: Je demanderais aux membres du Comité de ne pas oublier qu'ils ne doivent parler devant leur microphone, sinon l'interprétation est impossible.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur McGregor, si j'ai bien compris tout à l'heure, l'équipement à l'intérieur des gares affecté à l'entretien du bagage relève du ministère des Transports et dans la cour des aérogares les voiturettes, les voitures et les tracteurs, c'est la propriété d'Air Canada.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: En effet.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Alors, je reviens à l'Ancienne-Lorette. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'avoir des équipements plus modernes pour la manutention du bagage?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Nous utilisons les voitures remorquées à chaque aéroport. Je ne connais rien de plus moderne.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: A l'Ancienne-Lorette, monsieur McGregor, on a un tracteur auquel on attache une boîte, —une grosse boîte—et on remplit de bagages cette boîte-là et on vient porter le bagage au comptoir des bagages et on retourne à l'avion chercher d'autres bagages et on les rapporte au comptoir des bagages. De ces voitures-là, on n'en voit pas beaucoup à l'Ancienne-Lorette. Il s'agit d'une grosse boîte attachée au tracteur, à l'Ancienne-Lorette.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Eh bien, je dois avouer que je ne suis pas allé à l'aéroport de Québec depuis quelques temps. Pourriez-vous nous donner quelques informations quant à la disponibilité de voitures pour transporter les bagages? Si on a aucune de ces voitures ou si on en manque à l'aéroport de Québec, nous verrons certainement à corriger cet état de choses.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une autre question, monsieur Beaulé?

M. BEAULÉ: Non, c'est une question sur le personnel.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer.

(*Traduction*)

M. BALCER: Monsieur McGregor, j'aimerais savoir si Air Canada est actuellement en pourparlers avec des fabriquants d'hélicoptères afin d'étudier la possibilité d'un service de transport pour les courtes distances entre Ottawa et Montréal ou Ottawa et Toronto, par exemple?

M. McGREGOR: Eh bien, monsieur Balcer, nous suivons toujours de très près les progrès techniques des hélicoptères et nous gardons toujours de grands espoirs. Nous en évaluons l'exploitation, mais nous demeurons toujours effrayés par le coût très élevé par mille, par siège, de l'exploitation de tous les types d'hélicoptères que nous connaissons jusqu'à maintenant. Cependant, comme je l'ai dit, nous espérons beaucoup que ces appareils deviendront plus économiques.

M. BALCER: Cependant, vous demeurez en état d'alerte, toujours prêts à acquérir une flotte d'hélicoptères et à concurrencer les autres, si jamais ces appareils deviennent rentables?

M. McGREGOR: Oh! certainement.

M. BALCER: Ce mode de transport vous intéressera, si jamais il devient réalisable.

M. McGREGOR: Peut-être devrais-je dire que nous nous intéressons à toute chose susceptible de nous fournir les moyens de prendre les passagers et de les conduire aussi près que possible de l'endroit où ils désirent finalement aboutir, comme aux centres des villes, et ainsi de suite et d'épargner du temps tout en tenant compte des rapports entre les revenus et les dépenses.

M. BALCER: Je me souviens que, lorsque j'étais ministre des Transports, une compagnie m'avait invité à faire un voyage d'essai entre le Château Laurier et l'hôtel Reine Elizabeth à Montréal. On envisageait alors la possibilité de transporter 26 personnes et le véhicule aurait effectué le trajet en quarante minutes. Cependant, pour aussi intéressant que pouvait sembler le projet, on ne l'a jamais réalisé.

M. MCGREGOR: C'est exactement cela. La plupart des organisations qui deviennent vivement intéressés aux hélicoptères, lorsqu'elles en évaluent soigneusement l'exploitation, s'aperçoivent, tout comme nous au cours des années, que la chose n'a pas de bon sens. Comme vous le savez, les lignes aériennes exploitent un service d'hélicoptères à New York; on transporte des passagers aux trois aérogares de New York, ainsi que dans le centre de Manhattan. Je crois que c'est le genre de transport aérien qui a le plus grand besoin de subventions au monde. Sabena a aussi une assez longue expérience dans ce domaine. Elle portait la majeure partie du coût de cette exploitation sur le compte de ses vols transatlantiques qu'elle complétait par hélicoptère. Cependant, le fait demeure que même le meilleur hélicoptère coûte cher, parce qu'il dépend entièrement de l'intégrité mécanique des rotors sustentateurs, même s'il y en a plus d'un, et il faut très souvent les vérifier à fond et les remettre à neuf.

L'exploitation d'un service d'hélicoptères est dispendieux pour d'autres raisons. J'imagine qu'avec les années, la grosseur moyenne du véhicule augmentant et en acquérant de meilleures méthodes pour la rotation du rotor, les prix pourront devenir abordables. Rappelez-vous qu'une compagnie a effectué des recherches sérieuses et des expériences relatives à cette possibilité. Cette compagnie a d'ailleurs obtenu un permis pour exploiter un service entre Dorval et le centre de la ville de Montréal. Quoi qu'il en soit, ce service n'a jamais même été organisé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la section intitulée *matériel et installations* est adoptée?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le sujet suivant est le *personnel.*
A vous la parole, monsieur Prittie.

M. PRITTIE: Monsieur McGregor, en consultant une publication récente de *In Flight*, un article au sujet de la formation des hôtesses a attiré mon attention. On mentionne une période de cinq semaines et ce qu'elles reçoivent par mois pendant leur instruction; cet article se termine ainsi:

> Bien qu'elle soit engagée pour une occupation assez exigeante tout en étant bien récompensée, l'hôtesse de l'air d'Air Canada vole en moyenne environ 18 mois avant de remplacer ses ailes par l'anneau de mariage.

Exigez-vous des jeunes dames de démissionner une fois mariées?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PRITTIE: Exigez-vous cela immédiatement?

M. MCGREGOR: Oui, si nous en avons connaissance.

M. PRITTIE: Il me semble que vous devez dépenser beaucoup d'argent à la formation de ces jeunes filles et à la suite de leur mariage, qui ne tarde pas à avoir lieu, vous perdez la valeur totale de votre dépense.

M. MCGREGOR: La période est maintenant deux fois plus longue qu'elle ne l'était.

M. PRITTIE: Les autres lignes aériennes suivent-elles cette même ligne de conduite, à savoir que les jeunes filles doivent démissionner aussitôt qu'elles se marient?

M. McGREGOR: Je ne suis pas sûr, mais je ne pense pas.

M. PRITTIE: Avez-vous jamais songé à changer d'attitude à cet égard?

M. McGREGOR: Oui, mais nous y avons renoncé.

M. PRITTIE: Vous ne voulez pas en dire davantage?

M. McGREGOR: Je préférerais ne pas le faire.

M. PRITTIE: A quel âge vos hôtesses de l'air cessent de voler?

M. McGREGOR: Peut-être M. Benson pourrait répondre à cette question.

M. D. W. BENSON (*directeur adjoint, services des passagers, Air-Canada*): Quand on engage les hôtesses de l'air, elles consentent à terminer leur service à l'âge de 34 ans.

M. McGREGOR: Mais de quel groupe d'âge acceptons-nous les demandes d'emploi?

M. PRITTIE: On dit dans le rapport que c'est jusqu'à l'âge de 27 ans.

M. BENSON: Nous les acceptons à un âge maximum de 26 ans.

M. PRITTIE: J'ai remarqué que les lignes aériennes des États-Unis les font cesser de voler à l'âge de 32 ans.

Avez-vous un autre genre de travail pour les jeunes filles qui voudraient continuer à être au service de la Société?

M. McGREGOR: Cela dépend de leur aptitude. Nous aimerions les garder à notre emploi, si elles sont capables d'autres travaux. Il y a eu bien des transferts au domaine des agent préposés aux passagers et plusieurs d'entre elles, grâce à leur formation, sont adaptées à ce genre de travail. Il n'y a pas de raison de rompre toutes relations avec elles parce qu'elles cessent d'être utiles comme hôtesses.

M. PRITTIE: Je cite maintenant d'un article qui a paru dans le *Journal* d'Ottawa du 5 décembre de l'an dernier:

> Air Canada est obligée de concentrer son programme de recrutement des hôtesses en Europe pour poursuivre un programme d'engagement de jeunes filles bilingues seulement.

Continuez-vous de recruter en Europe pour satisfaire ce besoin?

M. McGREGOR: Je pense que oui. Cependant, nos besoins de jeunes filles bilingues se limitent à la base de Dorval.

M. PRITTIE: Votre école ne fournit-elle pas un nombre suffisant d'hôtesses bilingues pour ne pas avoir à aller en Europe pour en recruter?

M. McGREGOR: M. Harvey vient de me dire que notre importation d'hôtesses se limite au groupe trilingue dont M. Benson a parlé hier; elles sont principalement en demande pour notre service transatlantique avec l'Europe. Je pense que les trois langues sont d'habitude le français, l'anglais et l'allemand. Nous avions un total de 13 dans ce groupe en 1963.

M. PRITTIE: Je peux concevoir votre recrutement en Europe, si vous voulez des hôtesses qui parlent l'allemand, bien que je sois sûr qu'il y a beaucoup de Canadiennes qui pourraient le faire. Mais l'article disait que c'était pour recruter celles qui pouvaient parler le français et l'anglais.

M. McGREGOR: Je crois que c'est faux. Je pense qu'avec un effort nous pouvons recruter sur place celles qui peuvent parler français et anglais. Nous avons fait énormément de publicité; nous avons même produit un film très séduisant sur la vie d'une hôtesse; mais tout cela n'a pas abouti au nombre de demandes que nous espérions recevoir.

M. PRITTIE: Combien de groupes ont suivi votre école de formation bilingue ou votre cours bilingue au personnel navigant?

M. BENTON: Deux groupes, en tout 51 personnes, y ont assisté.

M. PRITTIE: Êtes-vous d'avis que ceux qui ne parlaient pas le français à l'origine sont maintenant devenus vraiment bilingues?

M. MCGREGOR: Oui. La facilité du langage est un terme relatif, mais nous estimons que ces personnes peuvent tenir une conversation satisfaisante dans l'une des deux langues dans leur domaine respectif. Je n'ai pas de doute qu'elles auront un accent dans l'une ou l'autre des deux langues, selon leur langue maternelle.

M. PRITTIE: Je crois savoir que vous avez un contrat avec l'école; mais faites-vous subir à ces personnes un examen à la Société pour vous satisfaire sur leur aptitude?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PRITTIE: J'ai une autre question à poser.

L'an passé j'ai inscrit au *Feuilleton*, une question au sujet des pilotes en permission, et une partie de la réponse était ainsi conçue:

> En ce qui concerne le groupe de mai 1963, aucune date de rappel n'a été fixée, quoiqu'on prévoie que ce groupe sera rappelé au cours de l'année 1964.

Est-ce que vous convoquez maintenant certains de ces pilotes en permission?

M. MCGREGOR: Oui, plusieurs d'entre eux.

M. KINDT: A un moment donné monsieur McGregor, les lignes aériennes accordaient lors de l'engagement une préférence aux infirmières. Suit-on encore cette ligne de conduite?

M. MCGREGOR: C'était une condition à un moment donné.

M. KINDT: Serait-il exact de dire que vous n'y attachez aucune importance à présent?

M. MCGREGOR: Nous donnerions une préférence.

M. KINDT: Est-ce à cause du manque d'infirmières?

M. MCGREGOR: Nous donnons une préférence, mais nous ne l'exigeons pas.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Pardon, monsieur Berger. J'avais écrit M. Matte sur ma feuille.

M. BERGER: Monsieur McGregor, je dois dire tout d'abord que je suis bien heureux de voir l'intention relativement récente que vous portez à la cause du bilinguisme. Dans le comté que je représente, qui est à peu près 99 p. 100 de langue française, quelques jeunes filles étaient intéressées à devenir hôtesses de l'air. Un cas particulier: une jeune fille de chez moi est allée étudier dans une école privée à Toronto et je crois savoir que ses notes étaient bonnes. Elle a fait application chez vous et, pour des raisons que je n'ai pu savoir, elle n'a pas été acceptée. Elle a écrit elle même pour savoir les raisons. J'ai écrit moi-même et on a répondu, chez vous, qu'il n'était pas dans l'intérêt de la jeune fille de lui donner les raisons pour lesquelles elle n'était pas acceptable à Air Canada pour devenir hôtesse de l'air. La jeune fille est quelque peu désappointée. Je crois qu'elle est relativement bilingue, évidemment que la langue française a la suprématie. Maintenant, elle me disait: bien, si c'est ça, je peux continuer à étudier un peu pour perfectionner mon anglais. Elle a une belle personnalité. J'en déduis que la jeune fille qui est très désappointée d'avoir été refusée à Air Canada comme hôtesse de l'air, se demande maintenant pourquoi elle a été refusée. Elle a l'impression qu'il s'agit peut-être de certaines mesures discriminatoires selon lesquelles les hôtesses de langue anglaise qui parlent un peu le français ont plus de préférence que les hôtesses de l'air de langue française qui parlent assez bien l'anglais. Maintenant, elle a répandu cela un peu dans son milieu, et je la comprends, ce qui fait qu'aujourd'hui, les jeunes filles qui auraient pu devenir d'excellentes hôtesses de

l'air ne veulent plus aller chez vous, parce qu'elles se disent qu'en dépit du bilinguisme que vous prônez et que vous mettez en pratique présentement, il demeurerait peut-être certaines mesures discriminatoires. Est-ce qu'il y aurait moyen de savoir pourquoi la jeune fille n'a pas été acceptée afin qu'elle ne se fasse plus d'illusions et qu'elles ne disent pas aux autres pourquoi elle n'a pas été acceptée? Pourquoi ne lui a-t-on pas donné la vraie raison? Alors c'est ça qui m'intrigue un peu, pour pouvoir renseigner les autres par la suite qui pourraient devenir, je crois, de jolies Canadiennes françaises, capables et intelligentes, qui seraient un atout assez marqué du personnel d'Air Canada?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Pouvez-vous me dire si la candidate en question a subi un examen médical?

(*Texte*)

M. BERGER: Je suis pratiquement persuadé que oui. D'ailleurs, elle avait subi elle-même, à son propre compte, un examen auprès de son médecin de famille et il semblait que, de ce côté-là, c'était très bon. Elle aurait voulu savoir elle-même si c'était là la raison et elle a demandé si c'était par rapport à son côté médical ou quoi, on n'a pas voulu répondre. On a dit que ce n'était pas dans l'intérêt de la jeune fille et qu'on ne donnait pas ces renseignements-là.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Je ne connais rien au sujet du cas que vous mentionnez, mais je sais que, si elle a subi un examen médical à la Société, cela pourrait apporter la réponse à votre question; c'est la seule réponse qui me vient à l'esprit et qu'on ne lui mentionnerait pas. Tous nos équipages de vol aussi bien le personnel des cabines que les pilotes sont soumis à un examen médical très sévère du point de vue psychologique et pour juger de leur aptitude à ne pas perdre la tête en cas d'une urgence, pour employer une expression familière. Si la jeune fille dont vous parlez laissait à désirer dans ce domaine, et ce n'est qu'une supposition de ma part, il serait préférable aussi bien pour la Société que pour la jeune fille de dire à cette dernière qu'à la suite de son examen médical nous avons trouvé qu'elle laissait à désirer à cet égard.

Si vous voulez que nous vérifiions ce cas particulier, nous le ferons avec plaisir. Il n'y a certainement pas, à ma connaissance, d'inégalité de traitement. En fait, la grande proportion de notre personnel bilingue de vol a le français comme langue maternelle.

Avez-vous quelque chose à ajouter à cela?

M. BENSON: Un problème de base à ce sujet est que nous devons avoir une entrevue avec 20 jeunes filles pour en engager une seule. Nous avons interviewé, 4,000 jeunes filles cette année et n'en avons engagé que 200 en tout. Parmi ces 200 jeunes filles engagées, 189 sont d'expression française. Une autre impossibilité est d'essayer de dire à 3,800 jeunes filles pourquoi elles n'ont pas été engagées.

M. McGREGOR: Vous voulez dire qu'il y a une forte proportion de demandes rejetées pour des raisons que nous estimons suffisantes?

M. BENSON: Il y a 19 candidates refusées sur 20.

M. BASFORD: Au sujet de vos écoles bilingues, quelle a été la raison de l'échec de deux sur 51?

M. McGREGOR: Vous parlez des échecs dans les écoles de formation bilingue?

M. BENSON: Quand un membre du personnel navigant n'a pas atteint le résultat requis, on le prévient et on lui donne une période de temps durant

laquelle il doit obtenir une instruction supplémentaire et atteindre un certain degré pour réussir. Parmi les 51 qui ont été formés cette année, cinq n'ont pas obtenu le minimum requis et ils ont eu l'occasion de l'obtenir. Mais sur ces cinq, trois ont déjà atteint le degré requis, et ainsi deux seulement ont échoué.

M. BASFORD: Qu'est-ce qui arrive à ceux qui ne réussissent pas?

M. MCGREGOR: Je crois qu'on les envoie hors de la base de Montréal, n'est-ce pas?

M. BENSON: Ils sont en fin de compte envoyés hors de la base de Montréal.

M. BASFORD: Où sont-ils envoyés?

M. MCGREGOR: Peut-être à Winnipeg ou à Vancouver.

M. BASFORD: Évidemment, être envoyé à Vancouver est une promotion.

M. MCGREGOR: Je pense que c'est une question à débattre.

M. BASFORD: Ces personnes sont-elles limitées à certains vols?

M. MCGREGOR: Je présume qu'on les assignerait au service ordinaire.

M. BASFORD: A quelles routes les hôtesses unilingues sont-elles limitées?

M. MCGREGOR: Je suppose qu'elles pourraient voler aussi loin que Winnipeg, à l'Est.

M. PRITTIE: Peut-être pourraient-elles voyager jusqu'à Toronto, à l'Est.

M. MCGREGOR: Elles pourraient peut-être aller jusqu'à Toronto, à l'Est.

M. BASFORD: Leur avenir dans la société est-il de ce fait assez limité?

M. MCGREGOR: En effet, il pourrait l'être; mais elles n'ont qu'à apprendre à parler français.

M. BASFORD: Quelques-uns parmi nous ont beaucoup de difficulté à le faire.

M. MCGREGOR: Oui, et je fais partie de ce groupe.

M. BASFORD: Avez-vous renvoyé un employé à cause de son incapacité à apprendre le français?

M. MCGREGOR: Pas à ma connaissance.

M. BENSON: Non.

M. MCGREGOR: La réponse est non.

M. BENSON: Nul ne sera renvoyé à cause de cette incapacité.

M. MCGREGOR: Notre roulement est suffisant pour nous occuper à recruter continuellement assez d'hôtesses bilingues ou non.

M. RHÉAUME: Je voudrais poser plusieurs questions relatives à un sujet autre que celui qui met en cause le bilinguisme. Je devrais peut-être m'assurer auprès du président que c'est la question de personnel que nous discutons et que je suis en droit de poser des questions au sujet du conseil d'administration ou bien que c'est le moment d'aborder cette question?

M. MCGREGOR: Ils ne seront pas flattés, mais je crois que c'est bien cela.

M. BALCER: J'aimerais vous demander quelle ligne de conduite vous adoptez au sujet des stewards? En augmentez-vous le nombre ou les affectez-vous seulement aux vols transatlantiques?

M. MCGREGOR: Je pense que tous les DC-8 comptent un commissaire de bord.

M. BENSON: Les Vanguard aussi.

M. BALCER: J'ai reçu un certain nombre de demandes de renseignements provenant de stewards qui désirent savoir si ce domaine offre un bel avenir? Songez-vous à augmenter le nombre des stewards sur les DC-8 ou vous en tiendrez-vous à un steward et à trois ou quatre hôtesses de l'air?

M. McGREGOR: Je pense que les avions qui effectuent des vols transatlantiques comptent maintenant deux stewards, n'est-ce pas?

M. BENSON: Les avions qui effectuent des vols vers le Sud comptent aussi deux stewards.

M. McGREGOR: Il y a deux stewards sur les avions affectés aux vols transatlantiques et sur les DC-8 à destination du Sud (Caraïbes ou autres endroits méridionaux). On en a besoin parfois pour s'occuper des personnes qui font abus des boissons alcooliques.

M. BALCER: C'est une excellente idée.

M. MacEWAN: J'aimerais poser une question complémentaire. Monsieur McGregor, l'an dernier, la Société n'a-t-elle pas modifié le nombre des hôtesses de l'air en service sur les Viscount et les Vanguard?

M. McGREGOR: En effet.

M. MacEWAN: Actuellement, y a-t-il une hôtesse en service sur les Viscount et deux sur les Vanguard?

M. McGREGOR: Je pense que telle est bien la situation.

M. MacEWAN: Oui. Cette situation est-elle satisfaisante?

M. McGREGOR: Oui. Je demanderais à M. Benson de bien vouloir répondre à votre question.

M. BENSON: La ligne de conduite de la Société est d'affecter une ou deux hôtesses aux Viscount, selon le nombre de repas à servir; quant aux Vanguard, nous y affectons quatre hôtesses et souvent un steward lorsqu'ils effectuent des vols à destination des Bermudes et des Caraïbes. Trois hôtesses sont en service sur les Vanguard affectés au service national.

M. MacEWAN: Votre ligne de conduite est donc d'affecter trois femmes et un homme lorsqu'il s'agit de vols effectués par les Vanguard?

M. BENSON: Tel n'est pas toujours le cas au sujet des Vanguard.

M. MacEWAN: Croyez-vous qu'un nombre moindre d'hôtesses pourraient accomplir un travail aussi satisfaisant?

M. BENSON: Elles travaillent un peu plus ferme et elles n'accomplissent peut-être pas autant de travail; toutefois le service est plus satisfaisant.

M. McGREGOR: Elles ne se gênent pas les unes les autres.

Afin de compléter la réponse à la question que M. Balcer a posée, je dois ajouter que la Société a toujours besoin de stewards, (cabines), n'est-ce pas monsieur Benson?

M. BENSON: C'est précisément le cas.

M. KINDT: Je désire poser une question complémentaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McEwan, avez-vous posé toutes les questions que vous désiriez poser?

M. MacEWAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le nom du prochain interrogateur qui figure sur ma liste est celui de M. McBain, à moins que votre question ne soit très brève, monsieur Kindt.

M. KINDT: Je désire poser une question toute brève. La question du bilinguisme nous préoccupe tous; il me semble qu'il faille employer les deux langues, quel que soit l'endroit où se trouve l'avion au Canada ou à l'étranger. Hier soir, lorsque l'avion a quitté Calgary, on a fait les annonces d'usage en français et en anglais, même si la moitié des voyageurs à bord du DC-8 étaient des Chinois. Apparemment, il se passait quelque chose d'important à Toronto.

M. COWAN: Il s'en passe toujours.

M. KINDT: A mon avis, c'eût été préférable de donner les renseignements en chinois plutôt qu'en français. Je suis certain que les Chinois n'ont subi

aucun ennui, car la plupart parlent l'anglais, je suppose. N'exagérons-nous pas nos efforts en matière de bilinguisme lorsque nous le mettons en pratique partout au Canada, même dans les régions où tout le monde comprend l'anglais? Je touche un sujet qui a été débattu lors des séances sur le bilinguisme qui se sont tenues dans l'Ouest, mais qui inquiète néanmoins certains habitants de cette région. Personne ne s'y oppose vigoureusement, mais plusieurs estiment qu'il s'agit d'une pratique inutile.

M. BEAULÉ: J'aimerais poser une courte question.

M. ROCK: Je ne pense pas que personne n'ait forcé la note.

M. KINDT: Cette ligne de conduite a été imposée aux lignes aériennes et si les services aériens abandonnaient cette pratique dans les régions que j'ai mentionnées, je pense que leur attitude serait appréciée.

M. BALCER: Cela ne correspond pas tout à fait à l'opinion que mes amis, dispersés un peu partout au Canada, m'ont exprimée. Je pense qu'il y aurait lieu de féliciter les autorités d'Air Canada de l'effort qu'elles ont déployé dans ce sens, et j'aimerais que la Société maintienne cette ligne de conduite.

M. FISHER: A mon avis, c'est une grande attraction touristique.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. MCBAIN: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. McGregor.

M. MCGREGOR: Si vous me le permettez, monsieur McBain, je formulerai certaines remarques au sujet de ce dont a parlé M. Kindt. Je croirais que l'emploi des deux langues officielles sur un avion en provenance de Calgary est exceptionnelle. La Société s'efforce d'employer les deux langues surtout dans les régions où leur usage est répandu.

M. KINDT: Monsieur McGregor, ce que je veux dire, c'est que j'estime que la Société devrait se conformer à la ligne de conduite adoptée dans ces régions.

M. MCGREGOR: Nous tentons de suivre cette ligne de conduite; de toute façon, une hôtesse bilingue se trouvait de service sur l'avion au départ de Calgary.

M. KINDT: Je suis en faveur du bilinguisme et je ne m'oppose pas à votre ligne de conduite à ce sujet.

M. MCGREGOR: Je saisis votre idée et je dirais que nos efforts s'orientent dans ce sens.

M. BALCER: Je veux dire simplement que, lorsque je voyage dans les autres provinces, je suis très heureux d'entendre des annonces dans les deux langues et que j'espère que ce principe sera maintenu, car il est bien agréable pour un Canadien français qui se trouve en Colombie-Britannique, à bord d'un avion canadien, d'entendre parler français; cela lui donne le sentiment qu'il est chez lui partout au Canada. Je pense qu'en adoptant cette ligne de conduite, Air Canada veut que tous les Canadiens se sentent chez eux lorsqu'ils voyagent à bord d'un avion canadien. Je pense qu'Air Canada devrait recevoir encouragement et félicitations pour les efforts qu'elle fait dans ce sens.

M. MCGREGOR: Je vous remercie, monsieur Balcer.

M. BERGER: J'appuie fortement vos paroles, monsieur Balcer.

M. MCBAIN: Pouvez-vous m'indiquer combien Air Canada compte d'hôtesses à son service?

M. MCGREGOR: Oui. Air Canada emploie 565 hôtesses.

M. MCBAIN: Ce chiffre comprend-il les stagiaires?

M. MCGREGOR: Non. Ce chiffre représente le nombre des hôtesses affectées au service régulier de la Société.

M. MCBAIN: Je vous remercie.

M. RHÉAUME: Je me demande si l'on me permettrait de poser une question à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume, je croyais que vous aviez épuisé vos questions au sujet du personnel?

M. RHÉAUME: Je n'en ai pas encore posé, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume, je pensais que vous vouliez poser des questions relativement au conseil d'administration plutôt qu'au sujet du personnel.

M. RHÉAUME: Je croyais que la rubrique intitulée *Personnel* était tout indiquée pour parler des questions qui se rapportent au conseil d'administration?

Le PRÉSIDENT: Je pensais que nous ne traiterions cette question qu'à la fin du débat sur cette rubrique.

M. RHÉAUME: Si nous avons posé toutes nos questions sur le personnel féminin, peut-être pourrions-nous poursuivre notre étude.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Une question qui est relativement courte. Je veux demander à M. McGregor s'il n'y aurait pas la possibilité d'avoir un employé de plus au service des billets à l'aérogare d'Ottawa aux heures de pointe, surtout le vendredi, lorsqu'il y a deux ou trois vols consécutifs?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Parlez-vous du guichet où l'on vend les billets à l'aéroport ou au bureau d'Air Canada à Ottawa?

M. BEAULÉ: Je parle du guichet à l'aéroport.

M. MCGREGOR: La Société a pour principe fondamental d'associer le nombre de fonctionnaires au cœfficient d'utilisation en passagers. Dites-vous que vous avez eu des ennuis à ce sujet?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Oui, spécialement...

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Je n'ai jamais vu moins de quatre personnes derrière ce guichet.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Il s'agit de venir le vendredi, entre cinq heures et six heures. Il y a seulement un employé affecté au service des billets. Il y a deux guichets, mais seulement un employé entre cinq heures et six heures affecté au service des billets, les autres sont affectés au comptoir des bagages. Alors, j'ai vu, comme la semaine dernière, au-delà de dix personnes attendant pour avoir un billet au guichet des billets. Il y avait seulement un employé à ce moment-là. Surtout, il y avait un passager qui s'en allait à Washington, d'autres à New York, alors c'est assez long pour émettre un billet de cette sorte...

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Une vérification de notre méthode visant la vente des billets révèle que 90 p. 100 des clients sont servis dans deux minutes aux guichets des billets aux aéroports. Je ne veux pas me montrer rude, mais si les voyageurs se procurent leur billet avant qu'on annonce le vol, ils sont satisfaits.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Je veux spécifier seulement aux heures de pointe. Je veux mentionner seulement aux heures de pointe, comme le vendredi, par exemple,

est-ce qu'il y a possibilité d'avoir un employé de plus à ce moment-là, parce que je sais qu'il y a environ quinze jours, on a été obligé de retarder un avion à cause du retard au bureau des billets. Il y avait un groupe de passagers qui ont pris leur billet là et ils n'ont pas pu prendre leur billet à temps. Ils ont été obligés de retarder l'avion.

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Je conviens volontiers qu'il manque de personnel à ce guichet si, comme vous le dites, on a dû retarder le départ d'un avion, ce qui arrive rarement, j'ose le croire. Il y a possibilité d'y affecter un nombre suffisant d'employés, en dépit des frais supplémentaires qu'il en coûterait, afin d'éviter des ennuis de ce genre. Évidemment, on suppose que tous les voyageurs ne se présentement pas à l'aéroport seulement trois minutes avant l'heure du vol.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume.

M. RHÉAUME: Monsieur McGregor, j'aimerais que nous discutions ensemble un sujet qui, à mon avis, est l'une des plus importantes propositions que l'on ait formulées au sujet du conseil d'administration et, de fait, au sujet des séances du Comité. J'aimerais donner lecture de quelques extraits d'un article éditorial publié dans le *Globe and Mail* de Toronto et vous demander de les étudier avec le Comité. L'article est daté du 14 mars 1964; j'en cite quelques extraits:

> Une tradition étrangère à la démocratie s'est établie dans notre pays selon laquelle de nombreaux travaux publics et la dépense de grosses sommes d'argent s'effectuent sans qu'elles fassent l'objet d'un examen rigoureux et direct de la part des représentants du peuple.
>
> Les 31 sociétés de la Couronne font rapport au Parlement par l'intermédiaire de 10 ministres différents. Ces ministres ont d'autres fonctions à remplir; ils assistent rarement aux séances du Conseil d'administration de ces diverses sociétés et, le plus souvent, ils connaissent mal les ramifications de leur activité. L'auditeur général, qui soumet des rapports fort longs et détaillés au sujet des ministères qui relèvent directement du Parlement, ne consacre qu'une partie infime de son temps aux sociétés de la Couronne; son récent rapport sur les ministères est de 2,000 pages, tandis que son rapport relatif aux Sociétés de la Couronne n'en compte que 156.
>
> Au pire, les ministres ne savent guère ce qui se passe dans ce vaste domaine des affaires et des dépenses publiques et les députés encore moins. Lorsque les directeurs des sociétés comparaissent devant les comités de la Chambre des communes pour y présenter un exposé, les membres des Comités en savent si peu qu'ordinairement ils ne sont pas en mesure de poser des questions intelligentes.

L'article ajoute que la solution de ce problème résiderait dans une résolution qui a paru au *Feuilleton* de la Chambre au nom du whip du gouvernement, M. James Walker, lors de la dernière session, et «qui pourrait contribuer beaucoup à combler cette ignorance». Sa proposition se lisait comme il suit:

> . . . que les députés soient nommés à titre d'administrateurs non rétribués des sociétés et organismes de la Couronne.

L'article éditorial donne plusieurs raisons motivant cette attitude:

> Les députés-administrateurs pourraient assurer la liaison entre les sociétés et le ministre auquel elles font rapport et les comités chargés de faire enquête sur leur activité.

L'article ajoute qu'il incombe au Parlement de voir à ce que l'argent soit dépensé à bon escient.

Au cours des années durant lesquelles vous avez été soumis à ce genre de questions d'ordinaire «peu intelligentes» de la part du *Globe and Mail* et à la

lumière de l'expérience que vous avez acquise au bureau des directeurs, je me demande si vous avez réfléchi à cela et si vous y voyez quelque chose de bon. Au cours de cette enquête annuelle qui se poursuit, j'ignore quelles douloureuses expériences vous avez eues, si seulement vous en avez eu; mais pourriez-vous soumettre quelques propositions au Comité?

M. McGREGOR: Je dirais que je n'ai pas rencontré l'ignorance si générale au sujet de ce dont vous parlez. Je crois que des comités comme celui-ci qui étudient les rapports annuels cherchent à analyser les détails de l'administration, ainsi que les éléments des services ou des produits qui sont fournis par les diverses sociétés de la Couronne, à l'exclusion peut-être des aspects les plus importants présentés par ces documents, 200 millions de dollars de revenu brut et environ 199 millions de dollars de dépenses. Que le paiement s'effectue au comptant ou par versements, cela n'importe pas. Il s'agit d'affaires importantes, même selon les normes les plus récentes.

Ce que j'en pense, je vous le dis bien franchement comme vous me l'avez demandé, c'est que j'aimerais mieux voir des comités d'étude se pencher sur les rapports annuels, que ce soit des comités sessionnels ou permanents comme celui-ci, approfondir davantage l'aspect financier d'un rapport et s'occuper de grandes entreprises. Je ne crois pas que l'auteur de l'article du *Globe and Mail* comprenne très bien les rapports qui existent entre Air Canada et le gouvernement, par exemple. Cet article semble laisser entendre que le ministre est en quelque sorte le gérant général d'Air Canada; je crois que M. Balcer serait le premier à dire que tel n'est pas le cas.

La responsabilité de l'administration d'Air Canada incombe à son bureau de direction, qui est nommé en partie en vertu d'un décret du conseil et en partie par les actionnaires; ensuite, ce bureau de direction doit faire rapport au ministre désigné, qui est habituellement le ministre des Transports. Je ne crois pas que le compagnie doive s'attendre à recevoir des données particulières d'administration du'un ministre ou d'un gouvernement, en particulier du ministre des Transports qui doit répondre d'un ministère très important du point de vue de l'activité, et ainsi de suite.

Je ne serais pas d'accord avec les recommandations de l'article du *Globe and Mail*; en fait, cette ignorance est banale, et il est sûr que l'idée d'avoir des directeurs nommés par le Parlement et non rémunérés ne ferait que ralentir le travail normal des directeurs de la compagnie.

M. FISHER: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je suis intrigué par la tournure de cet interrogatoire et en même temps très intéressé, comme tous les autres députés, je crois, par la question soulevée ici; mais je ne pense pas qu'il soit juste de demander l'opinion de M. McGregor à ce sujet, parce qu'il me semble,—et je crois que M. Rhéaume sera d'accord avec moi,—que, même s'il y a lieu d'améliorer notre travail, la direction d'une société de la Couronne n'est d'aucune façon compétente pour nous conseiller ou pour conseiller les députés de façon générale ou la Chambre des communes quant à la façon dont il faudrait procéder. Je crois qu'en agissant ainsi nous imposerions en quelque sorte à M. McGregor une responsabilité que ne comporte pas son poste. Par conséquent, je crois que nous devrions éviter ce genre de questions. Je vous soumets que cela est hors du sujet que nous sommes censés discuter.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rhéaume, au début, lorsque vous parliez des directeurs, je croyais que vous alliez réellement parler des directeurs d'Air Canada.

M. RHÉAUME: C'est ce que je vais faire.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'une recommandation quant à la composition du bureau des directeurs d'Air Canada, recommandation inspirée d'un article paru dans un journal, et vous demandez à M. McGregor d'exprimer son opinion relativement au travail du Comité, ce qui, comme M. Fisher l'a fait remarquer, ne relève pas de ses attributions.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, à propos du rappel au Règlement, je dirai qu'il sied sûrement que je pose des questions relatives à la composition du bureau des directeurs et que j'en analyse la composition ainsi que l'expérience de M. McGregor au cours des années avec le bureau des directeurs,—en 1963 en particulier,—et que je lui demande si de fait il croit, à cause précisément de son expérience, qu'une proposition aurait quelque valeur. Il est absolument régulier que des membres du Comité s'enquièrent du nombre de personnes d'origine française, ainsi que du nombre de ceux qui peuvent parler le français, et combien de personnes sont d'origine allemande; je désire connaître l'état des rapports entre les directeurs et s'il pourrait y avoir quelque amélioration.

Le PRÉSIDENT: C'est tout à fait différent.

M. FISHER: J'aimerais ajouter quelques détails à la suite du rappel au Règlement que j'ai fait. M. Balcer au moins se souviendra qu'il y a plusieurs années, nous en étions venus au même point par suite de la tolérance de M. Rowe alors président pour la session du Comité des chemins de fer, des canaux et lignes télégraphiques, ou le comité des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande. On avait alors demandé à M. Gordon ce qu'il pensait du Comité et comment il devrait procéder. M. Gordon n'a pas hésité à nous dire sa façon de penser. C'est alors que nous avons dû subir l'épreuve du fouet au cours de laquelle M. Gordon n'a pas manqué de nous exposer toutes nos inconséquences, nos faiblesses et nos ignorances. Je n'ai pas blâmé M. Gordon pour autant, mais ses critiques n'ont rien amélioré. Le fait demeure que c'est aux parlementaires, à notre Comité qu'il incombe d'étudier ce genre de propositions ou de suggestions; ce n'est pas à la direction des sociétés de la Couronne qu'il revient d'en faire la critique.

Je ne désire qu'attirer l'attention de M. Rhéaume là-dessus. Il n'est pas juste de poser de telles questions à M. McGregor.

M. RHÉAUME: Monsieur le président, relativement au rappel au Règlement, je ferai remarquer que personne n'a soutenu ici que ce serait une idée épatante d'avoir des membres du Parlement au sein du conseil d'administration, si cela doit ralentir inutilement son travail. Le Comité est parfaitement libre de demander à M. McGregor ce qu'il dirait si des membres du Parlement devaient faire partie du conseil d'administration de la compagnie qu'il préside. Je vais abandonner ce sujet parce que j'ai maintenant la réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Cela n'était qu'un point, mais l'autre question avait trait à l'efficacité des membres du Comité ainsi qu'aux questions qu'ils ont posées. Quoi qu'il en soit, je crois que vous avez présenté votre avis.

M. RHÉAUME: Je crois qu'il est aussi très juste de demander à M. McGregor si, d'après son expérience de 1963 et les séances du Comité, il a quelques propositions à faire. Au début de la séance d'hier de notre Comité, nous en avons terminé avec quelque chose qui durait depuis toujours, c'est-à-dire que le conseil d'administration d'une société de la Couronne soit astreint à analyser un rapport annuel mot par mot. Voilà un changement.

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait d'une décision du Comité.

M. ROCK: Peut-être M. Rhéaume tente-t-il d'ouvrir la porte toute grande afin que des députés puissent devenir administrateurs de sociétés de la Couronne après une défaite!

Le PRÉSIDENT: M. Rhéaume a terminé son interrogatoire à ce sujet.

M. RHÉAUME: S'il subsiste quelque doute quant à savoir si mes questions étaient régulières, je crois qu'on devrait en décider, parce que je prévois que, comme cela s'est produit la dernière fois, nous voudrons savoir combien de ces personnes sont bilingues, combien sont ceci et combien sont cela.

M. FISHER: C'est tout à fait juste. Je veux toujours qu'on donne aux gens de la latitude dans leur interrogatoire. J'ai posé la question de Règlement uni-

quement pour m'opposer à ce qu'on demande à la direction d'une société de la Couronne qui comparaît devant n'importe quel comité, d'exprimer ses vues sur la façon dont un comité devrait se comporter ou devrait aborder quelque chose comme cela, c'est-à-dire une proposition absolument théorique. M. Walker a fait inscrire une résolution au *Feuilleton*. On peut parler des crédits provisoires; n'importe lequel d'entre nous le peut. A la Chambre, j'ai présenté quelques suggestions, tout comme plusieurs d'entre nous au cours des années, en ce qui a trait au fonctionnement des comités parlementaires et j'ai suggéré des moyens de les rendre plus efficaces; mais cela n'a certainement rien à voir avec l'étude du rapport annuel d'Air-Canada. J'ai été, par exemple, très sévère à l'égard de certains membres du conseil d'administration, à cause de ce que j'en savais, ces membres ayant été nommés par pure considération politique. Je crois que, si je voulais poser des questions à ce sujet, ce serait régulier; mais je pense que j'aurais tort de verser dans un domaine aussi théorique.

M. Rhéaume: J'ai posé cette question, bien entendu, afin de savoir des personnes chargées de diriger les affaires d'une ligne aérienne et ce sont sûrement les personnes les mieux placées pour le savoir, quelle serait la composition idéale du conseil d'administration. Alors qu'il peut sembler très captivant de voir un groupe de députés discuter l'administration d'une ligne aérienne, de fait, aucun d'entre nous sait comment la bien administrer, et c'est précisément ce que je voulais faire voir par ma question. Quoi qu'il en soit, j'ai fini.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Passons-nous à un autre sujet? Convenu.

Étudions maintenant les *perspectives*.

M. PRITTIE: Je ne désirerais poser qu'une question au sujet des perspectives et plus particulièrement en ce qui a trait à l'aspect financier.

A la page 21, sous le titre *capital-actions*, on mentionne que vous avez autorisé l'émission de 250,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune, et que seulement 50,000 ont été émises et entièrement payées. Si un plus grand nombre d'actions étaient vendues et payées, est-ce que cela serait un moyen d'accroître le capital requis pour votre exploitation?

M. MCGREGOR: Monsieur Prittie, comme je crois l'avoir dit hier, heureusement, d'après ce que nous pouvons constater, nous n'aurons pas besoin d'autre capital d'ici 1965. Je me hasarderais donc à dire que, si les actionnaires décidaient d'acheter des actions d'Air Canada, moyennant l'approbation de son conseil d'administration, on n'aurait qu'à retirer un montant correspondant à la dette de capital.

M. PRITTIE: La direction a-t-elle déjà soumis une telle proposition au conseil d'administration?

M. MCGREGOR: Non, pas au conseil d'administration.

M. PRITTIE: A qui donc?

M. MCGREGOR: Au président du National-Canadien.

M. PRITTIE: J'imagine qu'il n'est pas en faveur d'une telle mesure.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il serait juste de parler ainsi. Il n'a pas répondu à la proposition. Le connaissant, je suis sûr qu'il a soumis la proposition à ses experts financiers et il n'est évidemment pas question qu'Air Canada ait payé des dividendes sur son capital-actions ces dernières années, alors que le National-Canadien a actuellement un rendement de 4.83 p. 100 sur sa dette de capital. Il s'agit donc d'échanger un revenu connu provenant d'argent prêté contre un revenu inconnu sous la forme de dividendes qui doivent être déclarés. J'espère que si Air Canada paie des dividendes sur son capital-action, ils seront légèrement inférieurs au 4.83 p. 100 l'intérêt moyen sur sa dette d'établissement.

M. PRITTIE: Est-ce que ce fut habituellement le cas depuis la constitution de la compagnie . . . les 50,000?

M. MCGREGOR: Non, les 250,000 actions ont été émises en même temps. Je pense, si ma mémoire est fidèle, que c'est moi qui ai mis fin à cette entente, parce que, de fait, au cours de quelques-unes de ces années, nous exploitions à perte et nous devions faire appel au gouvernement pour combler le déficit afin de pouvoir payer des intérêts ou des dividendes—quelle que soit la façon dont vous voudrez appeler cela—pour le capital-actions; cela m'a semblé être une contradiction dans les termes, sinon dans les mots.

En 1953, on a remboursé 20 millions de dollars du capital; ce montant a été remplacé par des obligations; il ne s'agit donc pas d'une mesure perpétuelle.

Le PRÉSIDENT: M. Rock.

M. ROCK: Monsieur McGregor, y a-t-il des pourparlers en cours en vue de conclure entre le Canada et les États-Unis une entente visant à créer aux États-Unis des nouveaux trajets pour Air-Canada ou les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: Je dois présumer que vous n'étiez pas ici hier lorsque nous avons parlé de cela. On a entrepris, en avril ou en mai derniers, de nouvelles négociations de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. Ces premières discussions, qui ont duré dix jours, n'ont abouti à rien. On a terminé ces discussions avec la ferme intention de les reprendre à la mi-juillet. Ces négociations, entreprises surtout à la demande du Canada, je pense, tendaient principalement à améliorer les trajets directs outre-frontière, ce qui sera, espère-t-on, pour le plus grand avantage du Canada. Cependant, depuis toujours, les négociations d'accords bilatéraux entre le Canada et les États-Unis ne se sont pas révélés très profitables.

M. ROCK: Vous avez dit hier qu'Air Canada ne peut se lancer dans l'exploitation d'avions à vitesse supérieure à celle du son à cause du bruit et des règlements régissant les heures déterminées pour les décolages et les atterrissages. J'aimerais savoir si vous pensez qu'à l'avenir les aéroports devraient être érigés à des endroits où des règlements de zonage propices seraient mis en vigueur afin qu'on permette l'établissement d'industries plutôt que de résidences à proximité de l'aéroport.

M. MCGREGOR: Je disposerai de cela en disant qu'on a mal interprété mes paroles; ce que j'ai dit, c'est que, en tant que transporteur, nous ignorions quelles lois du couvre-feu s'appliqueraient présentement au vol des avions supersoniques et que, si elles devaient être aussi rigoureuses que celles qui régissent le vol des avions subsoniques, elles seraient très désavantageuses pour l'exploitation des avions supersoniques. C'est le compromis qu'il faut habituellement accepter dans l'aviation; si l'aéroport est plutôt éloigné du centre de la ville et si la ville ne s'agrandit pas, c'est alors le transport sur terre qui devient un grave problème. C'eût été excellent si, comme quelquefois par le passé, lorsqu'on a construit des aéroports comme ceux de Dorval et de Malton, l'aéroport n'avait pas été entouré de constructions et qu'il y eût un règlement de zonage interdisant les habitations là où les gens auraient considéré les lignes aériennes comme une absurdité. Mais je crains qu'il ne soit un peu tard pour cela maintenant.

M. ROCK: Je vous ai posé la question en regard de l'avenir.

M. MCGREGOR: En effet, il serait de bon aloi qu'on évite la répétition de telles erreurs.

M. ROCK: Est-ce que vos chefs de services effectuent quelque enquête relativement à plusieurs des questions qui vous sont posées ici, de même qu'à vos hauts fonctionnaires, lorsque la session est terminée et est-ce qu'on fait rapport de tout cela au conseil d'administration?

M. McGREGOR: Assurément.

M. ROCK: Je veux parler de certaines plaintes, ainsi que de choses similaires qui sont apportées.

M. McGREGOR: Toutes les preuves apportées aux séances d'un comité parlementaire sont revisées et vérifiées à l'aide de nos propres registres, ainsi que notre rapport des opinions des passagers, et on agit selon ce qu'on a pu trouver.

M. ROCK: Merci.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Monsieur McGregor, une question assez courte. Est-ce que vous prévoyez la possibilité de mettre en service, sur les vols 445 de Québec et 450 d'Ottawa, un avion Vanguard à la place d'un Viscount parce que, depuis un an environ, il y a une affluence de voyageurs entre Québec et Ottawa et il est assez difficile d'obtenir une place en moins de 24 heures et il faut absolument réserver quatre à cinq jours d'avance sur ces avions-là. Hier, je n'ai pas pu m'en venir en avion; il n'y avait aucune place sur ces avions-là. J'avais fait ma demande samedi dernier et il n'y avait aucune place sur ces trois vols. Est-ce qu'il serait possible d'avoir un Vanguard sur les envolées 445 et 450?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: A première vue, je dirais oui, cela serait possible. Pour des raisons évidentes, je n'aimerais pas que l'on ajoute un vol qui ne serait pas sur l'horaire existant; si l'horaire indique quelque chose, et que le modèle de l'avion et l'heure du vol diffèrent, cela provoque la confusion.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Béchard.

M. BÉCHARD: Monsieur McGregor, votre compagnie a-t-elle jamais pris l'initiative de songer à desservir la région de Gaspé, région qui a toujours été considérée comme le bout du monde et qui pourtant à ce titre mériterait bien un peu d'égard?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Je n'ai pas connaissance qu'il y ait jamais eu une étude faite sur la région de Gaspé. En fait, je dois admettre que j'ignore complètement s'il y a des aéroports avec tout l'équipement nécessaire pour s'occuper de notre matériel de vol. Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. BÉCHARD: Il y a plusieurs petits aérodromes que l'on pourrait améliorer.

M. McGREGOR: J'ai bien peur qu'ils ne soient même pas en mesure de recevoir un Viscount à l'heure présente.

M. BÉCHARD: Peut-être pas, mais si l'on pouvait les améliorer, la situation serait différente.

(*Texte*)

Avez-vous déjà eu des demandes à cet effet?

(*Traduction*)

M. McGREGOR: Non, je n'ai jamais entendu qu'il y a eu une demande avant.

(*Texte*)

M. BÉCHARD: Vous en aurez probablement. Merci, monsieur.

(*Traduction*)

M. BASFORD: A propos des nouvelles négociations relatives à l'entente bilatérale avec les États-Unis, avez-vous pu, ainsi que M. McConachie, vous entendre sur une position en commun que le représentant canadien devrait adopter?

M. McGREGOR: Non. Je ne crois même pas que la question a été discutée.

On procède comme il suit: en principe, le président de la Commission des transports aériens dirige les négociations; demandez donc, au moins aux deux compagnies principales de lignes aériennes et même à d'autres, si vous voulez, à quoi ils désireraient que ces négociations bilatérales aboutissent, et c'est la pierre d'achoppement, à mon avis, parce qu'il y a deux compagnies importantes à prendre en considération; je suis certain que leurs demandes se contre-carrent, et le président de la Commission se trouve en face du problème fort difficile, soit d'entamner des discussions avec l'espoir d'obtenir un accord bilatéral qui rendra ces deux enfants braillards au Canada complètement heureux. Je ne crois pas que ce soit possible.

M. BASFORD: Comment le président de la Commission des transports aériens peut-il entrer en négociations pour des itinéraires, quand il reçoit deux suggestions différentes?

M. MCGREGOR: C'est peut-être la raison pour laquelle, à mon avis, nous n'avons jamais obtenu des résultats avantageux dans les négociations bilatérales.

M. BASFORD: Avez-vous jamais pu vous entendre avec M. McConachie relativement aux itinéraires que le représentant canadien devrait essayer d'obtenir?

M. MCGREGOR: Non, pour la raison suivante qui est que, jusqu'à présent, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien n'ont jamais obtenu de parcours outre-frontière.

M. BASFORD: Mais ne désiraient-elles pas des trajets outre-frontière?

M. MCGREGOR: Je suppose qu'on ne les a jamais considérées comme ayant fait une demande.

M. BASFORD: Par qui?

M. MCGREGOR: Moi, par exemple, ou qui que ce soit à ma connaissance. Les négociations bilatérales, auxquelles ont participé les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, ont toujours été relatives aux vols transocéaniques en Australie, au Japon, à Rome, en Italie, Amsterdam, et ainsi de suite. En fait, ce dont le président a parlé hier, c'est du genre d'échanges précédant les négociations bilatérales, auxquels vous pensez. Mais les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, et je suppose que cela se trouve quelque part dans la loi, n'ont jamais fonctionné comme transporteurs entre le Canada et les États-Unis.

M. BASFORD: Leur position sur le trajet des vols vers l'Amérique latine serait bien meilleure si elles pouvaient embarquer des voyageurs à Los Angeles ou à San Francisco.

M. MCGREGOR: C'est bien possible.

M. BASFORD: Il me semble qu'on ne saurait conclure comme vous le faites qu'elles n'ont pas fait de demande.

M. MCGREGOR: Je n'ai pas conclu qu'elles n'avaient pas fait de demande; j'ai seulement dit qu'elles n'étaient jamais là.

M. BASFORD: Voici ce que dit le rapport annuel:

> La Société ne projette pas de prolongements importants pour l'instant. Mais elle reste toujours attentive aux possibilités intéressantes et ce pronostic est sujet à changement surtout si l'espoir actuel d'une meilleure entente bilatérale canado-américaine se réalise.

Il me semble qu'à l'heure actuelle et d'après votre rapport annuel il n'y a vraiment pas de grands espoirs.

M. MCGREGOR: Non, il n'y en a pas. Je n'ai aucune raison d'être optimiste sur le résultat des négociations bilatérales en cours avec les États-Unis, parce

que d'abord les discussions préliminaires ont échouées et aussi parce que les transporteurs américains n'ont pas les mêmes besoins de parcours au Canada, ce qui compenseraient les avantages que les transporteurs canadiens obtiendraient des États-Unis.

M. BASFORD: Les possibilités ne seraient-elles pas un peu meilleures si le négociateur canadien recevait des instructions semblables des deux transporteurs canadiens.

M. MCGREGOR: Je pense que cela se pourrait bien.

M. BASFORD: Pouvez-vous vous arranger pour avertir le représentant canadien de vos points de vue communs?

M. MCGREGOR: Nous avons eu plusieurs pourparlers avec le représentant canadien. Autant que je sache, il n'est jamais venu nous voir afin de nous faire savoir ce que les Lignes aériennes du Pacifiques-Canadien désiraient obtenir, et j'espère qu'il en a été de même dans l'autre cas.

Quant à savoir si sa position serait meilleure ou non, si nous nous entendons, je ne le sais pas; cela pourrait peut-être l'améliorer.

M. BASFORD: Mais vous avez supposé, il y a quelques instants, que cela l'améliorerait.

M. MCGREGOR: J'ai dit que cela pourrait peut-être.

M. BASFORD: Je vois ce que vous voulez dire.

M. MCGREGOR: Pour parler franchement, j'aimerais bien mieux que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien n'aient pas accès aux États-Unis.

M. BASFORD: Cela est compréhensible, mais je préférerais de beaucoup que les vols vers les États-Unis soient faits sur des lignes canadiennes.

M. MCGREGOR: Oui. Mais pour l'instant nous nous contrecarrons. Si le président de la Commission des transports aériens veut bien accepter le statu quo comme étant satisfaisant, il n'a plus qu'à satisfaire les besoins d'Air-Canada, tels qu'ils sont cités, pour une nouvelle route au-delà de la frontière; ainsi, il n'a pas de problème à résoudre, à moins qu'il n'en crée de lui-même dans son esprit.

M. BASFORD: Mais s'il y a un choix de parcours qu'il veut obtenir des États-Unis, celles pour vous et celles pour les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, sa position serait sans aucun doute bien meilleure si vous pouviez vous entendre sur les demandes qu'il devrait faire.

M. MCGREGOR: Oui; mais, à son tour, il pourrait dire à peu près ceci: «Nous ne considérons pas les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien comme des transporteurs au-delà de la frontière. Donc je ne m'occuperai que des demandes d'Air Canada.»

M. BASFORD: Prend-il cette attitude?

M. MCGREGOR: J'ai bien peur que non, mais je ne sais pas.

M. BASFORD: Les séances de Vancouver qui commencent aujourd'hui comprendront-elles des discussions sur ce sujet?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il va probablement en être question, car en règle générale on traite de tous les sujets possibles. Ce n'est pas la première fois qu'il y a des discussions, loin de là.

M. BASFORD: Je m'en rends bien compte.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer maintenant, monsieur Balcer?

M. BALCER: Avez-vous remarqué que l'attitude des Américains durant ces discussions n'était pas la même que celle d'autrefois?

M. MCGREGOR: Mais, monsieur Balcer, je n'assistais pas aux discussions. Cependant, je crois qu'ils ont montré un grand désir de satisfaire les demandes du Canada, provoqué sans doute par le rapport Galbraith qui, je crois com-

prendre, d'après ce que l'on m'a dit, favorise une attitude plus large de la part des autorités de l'air des États-Unis envers les requêtes du Canada.

M. BALCER: Et pouvons-nous conclure qu'en ce qui concerne le gouvernement des États-Unis, il pourrait y avoir une attitude plus conciliante, mais que ce sont les transporteurs américains qui sont aussi intransigeants sinon plus intransigeants qu'autrefois.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que c'est une conclusion qui est juste. Mais j'avoue que j'ai été désappointé quand les premiers pourparlers n'ont pas amené une sorte d'entente, ne fût-ce qu'à titre d'essai.

M. BALCER: En ce qui concerne le conflit d'intérêts avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien pour les routes traversant la frontière, Air-Canada a-t-il jamais exprimé le désir d'établir un service entre le Canada et Californie, avec Los Angeles, par exemple?

M. MCGREGOR: Je pense que toutes les listes que nous avons présentées contenaient une demande pour la ligne Toronto-Los Angeles.

M. BALCER: Votre compagnie a-t-elle un représentant qui a assisté à toutes les séances de discussions bilatérales avec les États-Unis? Autrement dit, votre représentant est-il attablé avec les représentants de la Commission des transports aériens?

M. MCGREGOR: Non. On nous permet d'avoir un observateur, mais il ne doit pas prendre part aux délibérations.

M. BALCER: Comment cela se passe-t-il du côté américain?

M. MCGREGOR: Ils ont un représentant de l'*American Transport Association* qui prend des notes sous forme de mémoire pour tous les transporteurs qui peuvent être intéressés.

M. BALCER: J'ai encore une question à poser. A l'heure présente, comment Air Canada se classe-t-elle parmi les lignes mondiales de transport aérien?

M. MCGREGOR: N'importe où entre le 7e et le 10e rang.

M. BALCER: En ce qui concerne les voyageurs, par exemple?

M. MCGREGOR: Relativement au revenu par voyageur-kilomètre, le 9e.

M. BALCER: Et pour le matériel, les D.C. 8.

M. MCGREGOR: Voulez-vous parler du nombre?

M. BALCER: Le nombre des D.C. 8.

M. MCGREGOR: Je pense que c'est à peu près la même chose.

M. BALCER: A peu près pareil?

M. MCGREGOR: Oui.

M. RHÉAUME: J'ai deux questions à poser sur les *Perspectives*. Je regarde ce résumé de la situation économique de l'aviation dans le monde et, d'après les informations contenues dans votre rapport, ainsi que dans les autres rapports annuels, Air Canada se place au 8e rang comme ligne aérienne et 9e pour l'ensemble.

M. MCGREGOR: Il y a plusieurs manières de faire l'estimation. Il y a les voyageurs-milles, les tonnes-milles, et ainsi de suite, et c'est pour cela que j'ai dit à M. Balcer de prendre n'importe quel nombre entre 7 et 10.

M. RHÉAUME: Je voudrais comprendre cette présumée ligne de conduite que le ministre a fait connaître au public canadien à la télévision, un soir, quand il a dit comment le fonctionnement de la compagnie serait affecté, et je prétends, moi qui ai assisté aux quatre grandes réunions avec M. Crump, J. Gordon et M. McConachie, que dans le domaine international la proposition était que les deux transporteurs les plus importants devraient s'entendre pour présenter un plan unique qui comprenne, soit la fusion, l'association, soit une délimitation bien définie des responsabilités. Est-ce exact? Est-ce que

ce ne sont pas là les instructions d'après lesquelles vous préparez le rapport de septembre?

M. McGREGOR: Tout d'abord, je préfère ne rien dire de ce qui sest passé quand les quatre présidents étaient réunis, car le mot final est que l'on ne doit pas faire de déclarations publiques avant que la question ait été réglée. Ainsi, je considère ces réunions comme ayant eu lieu à huis clos et je trouve qu'il n'y a pas lieu de changer. D'autre part, plutôt que d'avoir un malentendu, je dois dire que je ne pense pas que l'amalgamation était une des trois solutions possibles que le ministre a mentionnées à cette réunion.

Je n'ai pas écouté l'émission de télévision dont vous parlez; si vous dites qu'il en a fait mention, c'est très bien.

M. RHÉAUME: Je soutiens que, lors de cette émission, il avait indiqué cette possibilité. Si je vous comprends bien, vous êtes certain qu'une association ou bien un partage bien défini des responsabilités entre les deux transporteurs les plus importants était en question et faisait partie des choses à discuter durant ces réunions auxquelles vous avez assisté; mais, comme vous l'avez dit, il n'était pas question de fusion possible.

M. McGREGOR: J'ai dit que je ne crois pas que le ministre l'avait indiquée pendant les quatre réunions comme étant une possibilité que l'on pourrait examiner.

M. PRITTIE: C'était mentionnée dans la déclaration faite à la Chambre; je l'ai ici et il est dit par fusionnement ou association ou partage bien défini des responsabilités.

M. McGREGOR: Je pense que vous connaissez tous ma façon de voir; conclure une entente, d'une manière ou d'une autre, serait faire un grand pas vers plus d'efficacité. On supprimerait des doubles dépenses dans bien des cas et je crois que les usagers y gagneraient un meilleur service à un prix plus avantageux.

M. RHÉAUME: Ainsi, la proposition du ministre ne vous a pas déplu?

M. McGREGOR: Non, au contraire, j'en suis enchanté.

M. RHÉAUME: D'après mon interprétation de l'exposé du ministre, il faudrait, pour se conformer aux grandes lignes de votre programme dans le domaine du transport intérieur, lors de chaque attribution d'une nouvelle route aérienne et pour autant que ce ne soit pas défavorable à Air Canada, permettre à l'autre grande compagnie de transport aérien, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, de participer à cette expansion. Je veux vous demander, à votre titre de président de la société Air Canada, s'il vous est possible de prévoir quelle sera l'envergure de cette expansion ces prochaines années.

M. McGREGOR: Oui.

M. RHÉAUME: Pourriez-vous nous donner ces prévisions?

M. McGREGOR: Cela dépend de la portée des prévisions. Je crois qu'en 1964, l'expansion prévue est de l'ordre de 6 p. 100 et de 5 p. 100 pour 1965. En passant, je dirai que je trouve ces deux objectifs contradictoires.

M. RHÉAUME: Est-ce une contradiction dans vos livres? Vous trouvez que le fait d'accorder une part aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et ne pas vous occasionner trop de pertes ne vont pas de pair?

M. McGREGOR: C'est bien cela, en effet, car les dépenses et particulièrement la main-d'œuvre augmentent chaque année d'environ 5 p. 100 et le seul moyen de faire face à ces dépenses accrues lorsqu'on réduit les cadres de l'entreprise au strict minimum, comme nous l'avons fait, me semble-t-il, est de provoquer une augmentation du revenu.

M. RHÉAUME: A combien le magot devrait-il monter avant de permettre aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien de participer à votre expansion?

M. McGREGOR: Je ne saisis pas le lien de votre question avec ce que je viens de dire.

M. RHÉAUME: Voulez-vous dire que, quelle que soit la grosseur du morceau, vous ne voulez pas le partager avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Nous ne pourrions partager cette expansion à moins que ses proportions n'atteignent un taux de 10 à 15 p. 100.

M. RHÉAUME: Mais vous ne prévoyez pas un tel accroissement et votre prévision la plus favorable est de l'ordre de 6 p. 100?

M. McGREGOR: Notre prévision la plus favorable est de 6 p. 100.

M. RHÉAUME: Je me vois obligé de faire une courte déclaration avant de poser la question suivante.

Le ministre a dit qu'avant même de pouvoir envisager quelque projet que ce soit dans le domaine des transporteurs, votre société et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien devraient éliminer tout ce qui constitue un obstacle. A présent, dites-vous au Comité que vous avez effectivement reçu les instructions d'assister à ces négociations tout en ayant toujours à faire face à un problème paradoxal et que vous ne pouvez régler ces autres questions parce qu'il n'y a pas place pour les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Le ministre n'a-t-il pas indiqué qu'il s'agissait d'un partage ultérieur de l'expansion du transport?

M. RHÉAUME: Ultérieur me semble plutôt signifier fort lointain.

M. McGREGOR: C'est bien mon avis, en effet.

M. RÉAUME: Je me demande aussi si nous pouvons espérer qu'Air Canada prenne une décision à l'échelon régional, bien que ce procédé fût prévu par le programme qu'a proposé le ministre. A vrai dire, on ne peut dire qu'il s'agissait de programme, puisque le ministre lui-même a dit qu'il ne s'agissait pas de cela.

Quoi qu'il en soit en ce qui concerne les transporteurs régionaux, est-ce conforme au procédé en faveur de régler ces questions en premier lieu? Je me demande bien comment il vous est possible de produire un rapport en septembre si, du point de vue de la compagnie, vous n'êtes pas en mesure de remplir une des conditions fondamentales prévues par les transactions avec les Lignes aérienes du Pacifique-Canadien.

M. McGREGOR: A ma connaissance, le ministre s'est borné à dire, hier, qu'il s'attendait à recevoir le rapport de M. McConachie et le mien en septembre, en ce qui concerne le problème international.

M. RHÉAUME: N'a-t-il pas parlé de la situation intérieure?

M. McGREGOR: A ma connaissance, il n'en a pas parlé.

M. RHÉAUME: J'ai également compris que le ministre a dit qu'à son avis, tant que nous ne pourrions vous mettre ainsi tous deux sur le même pied dans le domaine de l'exploitation internationale et intérieure, des mesures s'imposaient, surtout avant toute possibilité de discussion au sujet des responsabilités régionales d'Air Canada. Est-ce bien le sens de ce que le ministre nous disait hier?

M. McGREGOR: C'est à peu près cela, en effet.

M. RHÉAUME: Ainsi, selon vous, lors des négociations avec M. McConachie, vous allez vous limiter aux transactions qui ont trait au domaine international et toute décision concernant l'abandon éventuel des routes régionales par Air Canada sera retardée de deux ans, au moins?

M. McGREGOR: On peut le supposer, oui. De plus, je pense qu'il serait très embarrassant pour Air Canada de prendre cette décision plus tôt, car,

comme je l'indiquais hier, l'activité que la compagnie concentre sur le plan régional ne se chiffre au total qu'à 40 p. 100.

M. RHÉAUME: C'est une question qu'il m'est difficile de comprendre, en tant que membre du Comité, puisqu'un grand nombre de parcours régionaux semblent représenter un taux fort élevé dans l'exploitation de la société Air Canada. Il me semble que vous perdez certainement quelques millions de dollars dans ce domaine.

M. MCGREGOR: En effet.

M. RHÉAUME: Malgré cela, vous souhaitez maintenir ce genre d'exploitation pendant quelque deux ans ou plus?

M. MCGREGOR: Voici ce que je veux dire: l'effet d'une scission importante, opérée trop brusquement, serait bouleversant et aussi fort pénible pour le personnel de la compagnie. Pareille mesure aurait encore d'autres répercussions comme la réduction, à brève échéance, du nombre des Viscount en service,—et ce point intéresse la base de Winnipeg,—surtout parce que tous les trajets régionaux sont assurés par des Viscount.

M. RHÉAUME: Je voudrais poser encore une question afin de clarifier un point que je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Hier, lorsque nous avons parlé de l'avion supersonique, dont on a encore fait mention aujourd'hui, j'ai cru vous entendre dire qu'aucune des lignes aériennes mondiales n'en avait commandé; est-ce exact?

M. MCGREGOR: Aucune compagnie de transport aérien n'a commandé le modèle américain.

M. RHÉAUME: Je désirais clarifier ce point pour la raison suivante: l'édition de mai 1964 de la revue *American Aviation* donne, parmi les rapports annuels d'autres compagnies de transport aérien, les détails de votre rapport annuel et, d'après ce dernier, certaines lignes aériennes qui ont des parcours aux États-Unis auraient placé 19 commandes pour l'avion supersonique franco-britannique Concorde et auraient préparé 37 programmes possibles de transport supersonique. Cela ne semble pas concorder avec votre déclaration.

M. MCGREGOR: Si vous aviez écouté ce que je viens de dire, vous auriez compris que personne n'a commandé la version américaine du modèle SST.

M. RHÉAUME: En est-il bien ainsi? Ces compagnies ont cependant payé $100,000 pour se trouver sur la liste de ceux qui pourraient commander le SST américain!

M. MCGREGOR: Oui, telle est la situation.

M. RHÉAUME: Je vous remercie, je n'ai pas d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher?

M. FISHER: La société Air Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont-elles le même système de comptabilité et d'établissement des prix de revient?

M. MCGREGOR: Nous avons adopté le même système pour faire notre rapport au gouvernement; mais je ne sais pas s'il en est de même pour notre comptabilité intérieure et pour l'établissement du prix de revient.

M. FISHER: Pour le calcul de la rentabilité des avions que vous avez en service et pour le calcul des frais généraux, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien se servent-elles de la même méthode dans le même domaine?

M. MCGREGOR: Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien se conforment aux mêmes règles. Ces règles ont été établies par la Commission des transports aériens.

M. FISHER: Ces dernières années, on a introduit l'expression «routes non rentables». Savez-vous si les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont des «routes non rentables»?

M. MCGREGOR: Pour commencer, je crois que je partage votre aversion pour ce qualificatif, parce qu'il est ridicule. M. Wheatcroft, l'expert, a inauguré ce terme lorsque le gouvernement l'a appelé à comparaître pour témoigner au sujet de la société Air Canada et des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. L'expression était inconnue auparavant et l'on s'en est servi depuis lors. Pourquoi, je n'en sais rien; personnellement, je n'en comprends pas la signification. Pour répondre à votre question, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien assurent un service entre le nord d'Edmonton et la région de Yellowknife et cette société semble vouloir donner à cette ligne un tel caractère, bien que je ne pense pas qu'elle soit disposée à l'exploiter à perte.

M. FISHER: En matière d'organisation des programmes de parcours intérieurs ou de leur lancement, avez-vous établi une ligne de conduite ou attitude générale au sujet des responsabilités que vous devriez éventuellement endosser dans le domaine de ces routes particulières? Évidemment, il est important pour le gouvernement d'assurer le transport des habitants de cette région; mais il n'a pas engagé de revenus dans ce projet ou n'a pas l'intention de le faire.

M. MCGREGOR: Monsieur Fisher, ma réponse va vous sembler enfantine, mais nous avons trouvé que, dans l'ordre normal des choses, nous devions desservir les capitales de nos provinces, sans nous préoccuper ou presque sans tenir compte de l'aspect lucratif de ce service. A l'exception d'une seule, nous assurons actuellement un service à toutes les capitales. A part cela, je ne puis trouver de réponse plus générale à votre question.

M. FISHER: Je voudrais vous poser certaines questions au sujet de deux régions. Je crois savoir que dans le nord du pays, une compagnie aérienne au moins a pu se livrer à un commerce rentable et je crois également qu'il y a eu une expansion récente dans les province Maritimes grâce à la collaboration et à l'intégration de deux transporteurs. J'ai vu certaines déclarations de premiers ministres et plus spécialement celle du premier ministre de Terre-Neuve. Il y indique que, sur le plan politique au moins, il y a avantage à assurer plus de transport à ce transporteur régional dans les provinces Maritimes. Si ce programme est acceptable par le gouvernement, envisageriez-vous de suspendre les services d'Air Canada pour donner l'occasion à ce transporteur local d'obtenir plus de transport.

M. MCGREGOR: Non. Nous nous opposons fortement à une telle ligne de conduite.

M. FISHER: Puisqu'il se peut que nous soyons tenus d'établir une comparaison sur le plan politique et vu l'importance que prend ce transporteur régional, pourriez-vous me dire pourquoi vous avez répondu négativement à mon autre question?

M. MCGREGOR: Voulez-vous dire là où je dis qu'un programme d'abandon ne nous plaît guère? Il me semble que ce serait contraire à l'idée d'ensemble d'une compagnie qui assure un service de transport. Si l'on introduit un autre transporteur sur le marché, soit dit en passant, je ne crois pas que celui que nous venons de mentionner soit accueilli avec enthousiasme sur le continent canadien, j'estime que c'est notre devoir de continuer à assurer le service aussi longtemps que le nombre des passagers est suffisant pour le justifier.

M. FISHER: Je suis sûr que le trajet de Sydney à Halifax, par exemple, n'est pas lucratif pour votre compagnie. Je pense même que l'exploitation de cette ligne entraîne généralement des pertes et, prenant ce trajet pour exemple, qu'auriez-vous à perdre en le supprimant?

M. McGREGOR: Je crois que les habitants des deux villes que vous venez de mentionner, probablement aussi ceux d'autres régions, nous maudiraient de tout cœur pour n'avoir pas rempli nos responsabilités vis-à-vis du service que nous y assurons et de plier bagage aussitôt qu'un concurrent se présente. A mon avis, cette tactique nuirait à la bonne réputation de la compagnie et je pense qu'elle serait contraire aux désirs de notre directeur régional.

Entre parenthèses, si vous me permettez une digression, je dois vous avertir de ne pas qualifier Terre-Neuve de province maritime. M. Pickersgill m'a sermonné quand j'ai commis cet impair.

M. FISHER: C'est précisément parce que M. Pickersgill est le ministre des Transports que je m'en inquiète et, sans vouloir me montrer désagréable envers lui en son absence, je dois dire que j'ai vu maint ministre régional avoir tendance à adopter les intérêts de sa région. Aussi, puisque la société Air Canada n'est pas une entreprise régionale et que la *Maritime Airways* en est une, je voudrais que l'on consigne au dossier, aussi complètement qu'il est possible et dans toute leur vigueur, les opinions que vous pouviez avoir à ce sujet. Ici, j'exprime une opinion personnelle; mais vraiment pareille attitude est trop courante et on la considère bien trop comme une vertu régionale.

M. McGREGOR: Monsieur Fisher, pour rendre justice au ministre, je dois dire que nous n'avons jamais discuté cette question. M. Pickersgill ne m'a jamais demandé comment Air Canada accueillerait l'introduction des lignes de la EPA sur le continent canadien, si nous allions réduire la fréquence ou la proportion de nos vols ou si nous allions prendre des mesures qui leur seraient avantageuses. M. Pickersgill ne m'a rien demandé de pareil et, d'ailleurs, s'il l'avait fait, je lui donnerais la même réponse qu'à vous-même.

M. FISHER: Je vous ai posé ces questions parce qu'il me semblait qu'on avait laissé entendre, en donnant un aperçu de leur pseudo-programme, comme l'appelle M. Rhéaume, que telle pourrait être l'attitude de ces régions et les provinces Maritimes étaient les premières dont je me souciais. Voyons à présent la situation au nord. Exploitez-vous des lignes dans le nord du pays?

M. McGREGOR: Non, pas plus loin que Val-d'Or.

M. FISHER: Il me semble que les possibilités commerciales du Nord sont en voie d'expansion et je suppose que si la portée de votre mandat le permet, comme c'est effectivement le cas, et que si vous avez un sens de vos responsabilités à titre de compagnie de transport subventionnée par le gouvernement, vous devriez envisager les possibilités qu'offre le Nord du pays. Je pense que tout ceux qui, comme M. Rhéaume, désirent ne pas perdre de vue les proportions de la concurrence ou des possibilités offertes aux lignes de transport privées, doivent aussi envisager s'il est possible de fournir à Air Canada l'occasion d'accroître ses services et de desservir une nouvelle région. Je me demande si vous avez considéré le Nord sous cet angle?

M. McGREGOR: Nous avons étudié la situation dans le Nord et nous n'avons jamais eu l'impression qu'il y aurait des restrictions si nous voulions y exploiter un parcours. De même, il ne nous a jamais semblé que l'expansion de nos lignes vers le Nord, tout au moins celles que nous avons envisagées, contribuerait au début à nos frais généraux. C'est la raison pour laquelle nous avons estimé préférable de ne pas nous en occuper.

M. FISHER: Considérons la situation sous l'angle que voici: les compagnies de transport les plus importantes sont en voie de vous faire concurrence, particulièrement dans le domaine des nolisements.

M. McGREGOR: C'est exact.

M. FISHER: Puisque nous allons vivre dans un climat de concurrence, je voudrais connaître votre opinion au sujet de cette sorte d'ingérence. Nous supposons que vous ne désirez pas que ce soit le gouvernement qui vous

donne la réponse à ce problème en imposant des mesures restrictives à ces autres compagnies de transport aérien; mais alors, comment allez-vous faire face à ce genre de défi?

M. McGREGOR: Comme vous le supposiez, la seule répercussion que nous ayons ressentie jusqu'à présent s'est fait sentir dans le domaine des avions nolisés pour assurer le transport dans la région des Caraïbes.

M. FISHER: Si ces compagnies pouvaient acquérir un CL-44 et assurer le transport au-dessus de l'Atlantique, cela aurait-il une répercussion à la fois sur Air Canada et sur les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Cela se pourrait fort bien. Vous savez sans doute que, depuis longtemps, il était de règle et de pratique courante dans le gouvernement, lors d'une demande de charte, d'accorder la première offre au transporteur à horaire fixe qui assurait le transport sur le parcours en question. Cette pratique n'est plus en faveur (elle a été abandonnée sans bruit) et j'ai honte d'avouer qu'elle était abandonnée depuis plusieurs mois quand je l'ai su. J'estime que c'était une erreur car, à mon avis, on devrait accorder la première offre à la compagnie de transport qui exploite le parcours en cause, quelle que soit sa nationalité ou son identité, puisqu'il existe un tarif déposé de nolisement et qu'ainsi le prix n'entre pas en ligne de compte. L'abandon de ce régime a donné lieu à maintes pratiques de quasi-piraterie dans le domaine du nolisement, surtout de la part des transporteurs étrangers.

M. FISHER: N'y-a-t-il aucun moyen d'y remédier, à part celui qui consiste à reprendre la ligne de conduite précédemment en usage et qui donne l'avantage aux compagnies exploitant des lignes à horaires fixe?

M. McGREGOR: Non, à mon avis, c'est la meilleure solution que l'on puisse apporter à ce problème.

M. FISHER: Connaissez-vous l'opinion des représentants des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien à cet égard?

M. McGREGOR: Je crois qu'ils partagent la nôtre.

M. BASFORD: Je veux poser une ou deux questions au sujet du transport des marchandises. N'avez-vous pas signalé hier que vous ne vous occupez plus du transport pur et simple des marchandises?

M. McGREGOR: En effet, nous ne nous servons plus des avions qui servent uniquement au transport des marchandises.

M. BASFORD: Quelle en est la raison?

M. McGREGOR: Le moyen le plus économique d'effectuer le transport aérien des marchandises est d'assurer ce transport comme un sous-produit du transport des passagers et nous avons deux modèles d'avions spécialement conçus pour cet usage. Ces modèles ont été choisis à cette fin.

M. BASFORD: De cette façon, l'expéditeur est tributaire de l'horaire fixé pour les voyageurs, n'est-ce pas? Ne pourriez-vous pas assurer un meilleur service à ces expéditeurs par l'exploitation de cargos destinés uniquement au transport de marchandises?

M. McGREGOR: Non. Dans ce domaine, l'un des faits que je faisais valoir hier est le suivant: virtuellement, tous nos parcours sont assez mal équilibrés au point de vue du transport des marchandises. C'est un fait qui exclut presque complètement toute possibilité d'assurer le transport tout-cargo, car alors nous nous verrions obligés d'effectuer un vol pour ainsi dire à vide le long d'un des deux trajets du parcours en question.

M. BASFORD: Pour remédier à ce déséquilibre, les proportions de votre personnel affecté au service du transport aérien dans l'Ouest du pays sont-elles suffisantes?

M. McGREGOR: Je l'ignore. Notre personnel y compte 30 ou 40 membres.

M. BASFORD: Vous est-il possible de remédier à cette faiblesse?

M. MCGREGOR: Non, car elle est inhérente à la région. S'il existait au moins une certaine industrie sur la côte de l'Ouest comme c'est le cas aux États-Unis, il n'y aurait alors aucun point faible dans notre organisation.

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Une question très brève. Monsieur McGregor, quand prévoyez-vous que la nouvelle appellation Air Canada sera en application sur le réseau?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Actuellement, cette appellation est déjà appliquée sur tout le réseau, pour les réponses téléphoniques du moins et pour l'annonce des vols par hauts-parleurs. Ces mesures ont été adoptées depuis le 1er juin et j'ai prié le ministre de proclamer que le bill C-2 était en vigueur à partir du 1er janvier, ce qui complétera les mesures législatives à ce sujet.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Est-ce que les nouveaux DC-9 seront lettrés *Air Canada*?

(*Traduction*)

M. MCGREGOR: Oui, et il en est de même pour tous les autres appareils.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il approuvé?

Approuvé.

M. COWAN: Monsieur le président, je n'ai encore posé aucune question. J'étais absent hier, mais je présume que *Perspectives* est un titre dont la portée est générale et je voudrais me reporter à la page 11. M. McGregor, y fait mention du courrier aérien:

> Le volume du courrier transporté sur les lignes internationales a également atteint un chiffre sans précédent. Des ententes ont été conclues avec trois sociétés étrangères pour le transport réciproque du courrier. Ces lignes ont accepté de transporter dans leurs pays respectifs le courrier en provenance du Canada, tandis qu'Air Canada leur rend la pareille selon les mêmes modalités.

Je me demande si vous faites le relevé du poids du courrier transporté dans chaque direction. A l'heure actuelle, notre pays subit une lourde perte du fait que nous transportons des millions de livres de courrier de seconde classe des États-Unis pour être distribué partout au Canada, alors que les Américains ne transportent que quelque deux milles livres de courrier canadien destiné aux routes qu'ils desservent. Je parle ici du courrier de seconde classe. Pourtant, dans le cas des colis postaux, une entente prévoit le règlement en espèces, tous les six mois, des quantités transportées sur telle ou telle distance. Quel est l'entente convenue dans ce domaine? Sommes-nous tenus d'assurer le transport du courrier de l'Autriche de Vancouver à Halifax pour la simple raison que les transporteurs de courrier autrichiens se chargent de notre courrier de Linz à Vienne?

M. MCGREGOR: Non. Les vols d'Air Canada en Allemagne assurent le transport d'un certain volume de courrier allemand en échange d'une certaine partie du courrier canadien que l'on confie aux vols de la Lufthansa au Canada.

M. COWAN: Et cette partie du courrier est...

M. MCGREGOR: ...proportionnelle.

M. COWAN: Sommes-nous rétribués pour tout excès de poids transporté?

M. McGREGOR: On rétribue Air Canada pour le courrier canadien transporté par les deux compagnies et la Lufthansa pour le courrier allemand transporté par ces deux compagnies.

M. COWAN: Vous voulez dire qu'il existe une entente réciproque. Je me demande si l'on vous verse certaines sommes.

M. McGREGOR: Cela dépend des ententes financières et de l'organisation du transport.

M. COWAN: Je pose cette question pour connaître les modalités de l'organisation financière. Le fait est que le gouvernement allemand est rétribué pour le courrier posté en Allemagne à destination d'Edmonton. Le gouvernement canadien perçoit-il une partie de ces recettes postales?

M. McGREGOR: Pourriez-vous répéter votre question?

M. COWAN: Lorsqu'on envoie une quantité considérable de courrier aérien d'Allemagne à Edmonton, dans la province d'Alberta, le gouvernement allemand touche le montant des recettes postales et c'est Air Canada qui assure la distribution de ce courrier dans tout le pays. Air Canada est-elle rétribuée d'une manière ou de l'autre pour ce service?

M. McGREGOR: Oui.

M. COWAN: Je pose cette question parce que je sais que notre régime de distribution du courrier par voie de terre ne nous rapporte rien.

M. McGREGOR: Je ne suis pas très bien au courant des ententes postales réciproques, mais je sais qu'il existe un accord spécial avec les États-Unis aux termes duquel le courrier de chaque pays respectif est transporté par l'autre pays et je suppose que ces deux pays se répartissent les frais d'une manière équitable.

M. COWAN: Mais vous ne me donnez pas une réponse précise; vous dites que vous le supposez.

M. McGREGOR: En effet.

M. COWAN: Dans ce cas, nous pourrions élucider ce point en faisant une enquête au ministère des Postes.

M. McGREGOR: En effet.

M. COWAN: Je ne savais pas qu'il existait une entente réciproque; d'autre part, je suis très mécontent de savoir que nous transportons des millions de livres de courrier des États-Unis, alors que ces derniers ne transportent que quelque deux mille livres de notre courrier. Je ne voudrais pas voir cette situation empirer.

L'autre question se rapporte aux installations de terminus pour le transport terrestre. Faut-il la débattre avec les exploitants. Hier, l'un d'eux a fait valoir qu'il avait conclu un contrat avec les sociétés de transport aérien; j'ai dit que cela ne m'intéressait pas, que je m'intéressais seulement aux contrats du ministère des Transports. Ces contrats relèvent-ils plus du ministère des Transports que des compagnies de transport aérien?

M. McGREGOR: En effet. Nous n'avons aucunement affaire à ces transporteurs dans le domaine du transport terrestre, sauf que nous leur faisons connaître les résultats de leur emploi au ministère des Transports, c'est-à-dire que nous disons si nous sommes satisfaits ou non et si nous préconisons le renouvellement du contrat ou non.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il approuvé?

Approuvé.

Nous passons à présent au capital-actions. Le bilan est-il approuvé?

Approuvé.

Le rapport des vérificateurs est-il approuvé?

Approuvé.

Messieurs, nous voici à la fin de nos séances concernant les deux affaires qu'on nous a soumises et nous n'avons rien d'autre à étudier pour le moment.

Avant de rédiger le rapport destiné à la Chambre, je pense que notre Comité ou tout au moins un sous-comité directeur devrait se réunir pour voir s'il n'y a pas lieu de débattre d'autres questions qui ont surgi au cours des séances de notre Comité.

M. FISHER: Il reste un point que je voudrais soulever pendant que nous sommes encore ici; j'aimerais savoir si le sous-comité directeur serait disposé à s'en occuper.

Vous vous souviendrez qu'au cours de l'exposé du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Pickersgill a fait certains commentaires au sujet de la responsabilité qui incombait au ministère du Travail pour toutes les questions ayant trait aux innovations et aux changements techniques dans l'organisation des chemins de fer et aux conséquences qui en résulteraient pour la main-d'œuvre, des tensions et difficultés qui en découleraient. Monsieur le président, vous vous rappellerez que cette question a surgi lorsque le Comité a étudié, à la dernière session, le bill que j'avais présenté. L'objet du bill a été approuvé et le rapport a été déposé à la Chambre des communes; mais le projet de loi en est resté là parce que le temps nous a manqué. Vous vous souviendrez sans doute que M. Pickersgill—je crois que je cite ses paroles exactes—a laissé entendre que la responsabilité d'étudier cette affaire et de s'en occuper incombait plutôt au ministère du Travail. Et, puisque M. Pickersgill a soulevé ce point, je voudrais proposer qu'on accorde au sous-comité directeur l'autorisation d'examiner ce qu'a dit M. Pickersgill et de voir si l'on devrait inclure dans notre rapport un commentaire concernant la proposition de M. Pickersgill et peut-être aussi d'ajouter une recommandation au rapport destiné à la Chambre. Je ne pense pas que nous élargirions ainsi la portée de notre mandat et, à titre de simple suggestion, je trouve qu'il serait bon que tous les membres du Comité sachent que le sous-comité directeur étudiera la question. Je n'ai pas l'intention d'en faire la proposition, mais je voudrais seulement savoir si le Comité serait disposé à procéder ainsi.

M. ROCK: Monsieur le président, il me semble que le procès-verbal devrait d'abord faire mention de cela. C'est ce que je souhaiterais.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, accordez-vous à votre sous-comité directeur l'autorisation d'étudier cette question lorsque nous aurons pris connaissance des procès-verbaux?

M. RHÉAUME: C'est une bonne idée.

(Adopté.)

M. BERGER: Je ne sais pas si c'est l'usage, mais je voudrais présenter une motion d'appréciation et de remerciement envers M. McGregor et ses collaborateurs qui ont répondu si aimablement et d'une manière si satisfaisante à toutes nos questions. Je leur souhaite bonne chance pour l'année à venir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous remercie et je désire remercier personnellement M. McGregor et les membres de son personnel qui ont assisté au Comité.

Je vais convoquer le sous-comité directeur aussitôt que nous aurons le compte rendu des témoignages.

Nous terminerons ici nos réunions, jusqu'à l'automne prochain, j'espère.

Je vous remercie.

M. MCGREGOR: Je vous remercie beaucoup.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Jean-T. Richard

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU MARDI 7 JUILLET 1964

Bill S-27, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de téléphone Bell du Canada»

TÉMOINS:

De la Compagnie de téléphone Bell du Canada: MM. Marcel Vincent, président; P. C. Venne, C.R., vice-président et chef du contentieux, et R. C. Scrivener, vice-président.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
21191—1

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Jean-T. Richard

Vice-président: James Brown

MM.

Addison
Armstrong
Balcer
Basford
Beaulé
Béchard
Bell
Berger
Boulanger
Cadieu
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-les Îles*)
Cantelon
Cantin
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Émard
Fisher
Foy
Godin
Granger
Grégoire
Guay
Hahn
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Kindt
Korchinski
Lachance
Lamb
Laniel
Latulippe
Lloyd
Lessard (*Saint-Henri*)
Macdonald
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
McNulty
Mitchell
Millar
Olson
Orlikow
Pascoe
Prittie
Pugh
Rapp
Regan
Rhéaume
Rock
Ryan
Southam
Stenson
Tucker—60.

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

NOTA: M. Mitchell remplace M. Brown le 2 juillet 1964.

ORDRE DE RENVOI

JEUDI 25 juin 1964

Il est ordonné:—Que le bill S-27, intitulé «Loi concernant la Compagnie de téléphone Bell du Canada», soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

JEUDI 2 juillet 1964

Il est ordonné:—Que le nom de M. Mitchell soit substitué à celui de M. Brown sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté.

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

PROCÈS-VERBAL

MARDI 7 juillet 1964
(13)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10h. 9 du matin, sous la présidence de M. Richard.

Présents: MM. Addison, Balcer, Beaulé, Cantelon, Cowan, Crossman, Foy, Howe (*Wellington-Huron*), Lachance, Lamb, Lloyd, Macdonald, MacEwan, Millar, Pascoe, Regan, Richard, Rock, Ryan, Stenson.

Aussi présents: M. Gregory J. Gorman, agent parlementaire, et, de la Compagnie de téléphone Bell du Canada: MM. Marcel Vincent, président, P. C. Venne, C. R., vice-président et chef du contentieux, et R. C. Scrivener, vice-président.

Le Comité étudie le bill S-27, intitulé: Loi concernant la Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

Le président demande au secrétaire du Comité de donner lecture de l'ordre de renvoi.

Sur le préambule:

Le président invite le parrain du bill, le député James Brown, à présenter l'agent parlementaire, M. G. J. Gorman, et les hauts fonctionnaires de la Compagnie de téléphone Bell du Canada: MM. Marcel Vincent, président, P. C. Venne, C.R., vice-président et chef du contentieux, et R. C. Scrivener, vice-président.

M. P. C. Venne, C.R., expose l'objet du projet de loi.

Le préambule est approuvé.

Sur l'article 1

M. Beaulé propose, appuyé par M. Balcer,

Que le paragraphe 8 de l'article 1er soit modifié ainsi qu'il suit:

Dans la troisième ligne, après le mot «de», substituer le «vingt et un» au mot «vingt».

Après plus amples explications de la part des hauts fonctionnaires de la Compagnie de téléphone Bell du Canada, le motionnaire et celui qui a appuyé cette motion demandent et obtiennent la permission de retirer la motion.

L'article 1er et le titre sont approuvés.

Le bill est approuvé sans modification.

Il est ordonné:—Que rapport soit fait du bill S-27 sans modification.

A 11h. 52 minutes du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard

TÉMOIGNAGES

Mardi 7 juillet 1964

Le PRÉSIDENT: Messieurs, ce matin, nous allons étudier la loi visant la Compagnie de téléphone Bell du Canada. Je vais demander au secrétaire de nous donner lecture de l'ordre de renvoi.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ

JEUDI 25 juin 1964

Il est ordonné:—Que le bill S-27, intitulé Loi concernant la Compagnie de téléphone Bell du Canada soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'espère que tout le monde a un exemplaire du bill. Il sera distribué à ceux qui le désireraient.

M. Brown est le parrain du bill. Il va nous présenter l'agent parlementaire et les autres représentants de la Compagnie qui vont comparaître ce matin.

M. BROWN: Messieurs, les témoins qui m'accompagnent sont M. Gregory J. Gorman, M. Marcel Vincent, président de la compagnie, M. P. C. Venne, C.R., vice-président et chef du contentieux, et M. R. C. Scrivener, vice-président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vais passer au préambule. Je prierais M. P. C. Venne, C.R., vice-président et chef du contentieux de la compagnie, de nous exposer l'objet de cette loi.

M. P. C. VENNE, C.R. (*vice-président et chef du contentieux de la Compagnie de téléphone Bell du Canada*): Vous savez sans doute, messieurs, que le but de ce bill est de porter le nombre maximum des directeurs de la compagnie de 15 à 20. Ce maximum de 15 directeurs était prévu depuis la constitution de notre société en 1880. Depuis, les actionnaires ont élu un nombre variable de directeurs et, en 1927, ils en ont élu 15. Ce nombre est resté le même depuis cette date, bien que l'activité de la compagnie ait doublé. En 1927, nous avions à peu près 668,000 téléphones en service et, à l'heure actuelle, nous en avons plus de quatre millions. Nous avions approximativement 15,000 employés et, aujourd'hui, nous en comptons plus de 36,000. A cette époque, nous avions quelque 14,000 actionnaires; aujourd'hui, nous en avons plus de 200,000. En 1927, la part de propriétaire de notre compagnie était d'environ 59 millions environ, tandis qu'à l'heure actuelle elle dépasse un milliard de dollars.

Un essor de cette envergure joue un rôle important dans l'économie canadienne. La complexité des problèmes a augmenté d'année en année et, à notre avis, elle justifie la présence d'un plus grand nombre de Canadiens éminents à notre conseil d'administration.

Si vous me le permettez, messieurs, je voudrais également citer d'autres facteurs qui semblent moins connus; ces facteurs ont une grande importance, non seulement pour la compagnie, mais également pour tous nos compatriotes. Il serait bon de mentionner que 97 p. 100 des actionnaires de la compagnie sont domiciliés au Canada et qu'ils détiennent 93 p. 100 des actions de l'entreprise. Le 31 décembre 1963, l'*American Telephone and Telegraph Company* détenait 2.8 p. 100 du capital de la compagnie; ce pourcentage vient d'être

réduit de nouveau grâce à l'émission de deux millions d'actions au mois de mars.

Un seul de nos actionnaires n'est pas citoyen canadien.

Messieurs, M. Marcel Vincent et M. Scrivener se tiennent à votre disposition pour l'interrogatoire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes au préambule et, sans vouloir limiter la période d'interrogatoire, je présume que nous pouvons procéder systématiquement à l'étude de ce bill qui est assez simple, sans qu'il soit nécessaire de s'éloigner de ce projet de modification.

Quoi qu'il en soit, je crois que nous pourrions commencer immédiatement. La parole est à M. Regan.

M. REGAN: Monsieur Vincent, vous avez présentement 15 directeurs?

M. VINCENT (*président de la Compagnie de téléphone Bell du Canada*): Oui.

M. REGAN: Avez-vous le désir et l'intention de porter immédiatement ce nombre à 20, grâce au bill?

M. VINCENT: Non, mais nous désirons avoir une certaine marge. Je ne dis pas que nous avons l'intention de porter leur nombre à 20 dans l'immédiat. Cependant, nous souhaiterions être en mesure de porter le nombre des directeurs à 17 ou 18. Actuellement, nous n'avons pas les coudées franches.

M. REGAN: Parmi vos 15 directeurs actuels, combien sont également membres du conseil d'administration de la *Northern Electric Company Limited*?

M. VINCENT: Quatre, MM. Eadie, Keefler, Lank et Johnson. M. Keefler est le président de la *Northern Electric Company Limited* et M. Eadie est le président du conseil d'administration.

M. REGAN: Quel est le lien entre votre compagnie et la *Northern Electric Company Limited*?

M. VINCENT: Nous possédons toutes les actions de la *Northern Electric Company*.

M. REGAN: Toutes?

M. VINCENT: Cette entreprise nous appartient entièrement.

M. REGAN: Il n'en a pas toujours été ainsi?

M. VINCENT: Non. Récemment, nous avons pour ainsi dire rapatrié 10 p. 100 des actions de la *Western Electric Company*.

M. REGAN: Les avez-vous achetées à la *Western Electric*?

M. VINCENT: Nous ne les avons pas achetées directement à la *Western*. En fait, elles provenaient de la *Western;* mais nous ne les avons pas achetées directement à cette compagnie.

M. REGAN: Votre compagnie est régie par une loi particulière, me semble-t-il? En vertu de quel mandat, détenez-vous les actions d'autres compagnies, par exemple, la *Northern Electric*?

M. VINCENT: Notre charte nous confère le pouvoir de détenir ces actions.

M. ROCK: J'invoque le Règlement. Ces questions sont-elles pertinentes?

Le PRÉSIDENT: Je le crois. Ces questions relèvent de la gestion de cette compagnie; d'ailleurs, nous n'en sommes qu'au préambule pour l'instant et nous n'avons pas encore passé aux divers articles.

M. ROCK: Il ne s'agit cependant pas ici de la constitution d'une compagnie sous une nouvelle raison sociale et les questions que nos membres ont posées relèvent de ce sujet. La compagnie ne fait que modifier sa charte.

M. VINCENT: La modification vise le nombre maximum des administrateurs.

M. ROCK: A mon avis, c'est le seul point que nous devrions discuter.

Le PRÉSIDENT: Je ne partage pas votre avis à cet égard.

M. REGAN: Puisque votre compagnie relève d'une loi spéciale, les dispositions de la loi concernant les compagnies me portent à conclure que vous n'êtes pas en mesure d'acheter les actions d'une autre compagnie, à moins que la loi ne vous en confère le pouvoir.

M. VENNE: Permettez-moi de répondre à ce sujet. C'est notre loi de constitution, article 4, qui nous confère le pouvoir de posséder les actions de la *Northern Electric*, et il s'agit là d'une décision de la Commission des transports du Canada.

M. REGAN: Que dit cet article?

M. VENNE: Il est long.

M. REGAN: Il n'est pas nécessaire de lire tout l'article.

M. VENNE: Voici comment il se termine:

> La compagnie aura aussi plein pouvoir de conclure toutes conventions avec toute personne ou compagnie possédant, comme propriétaire, quelque ligne de communication télégraphique ou téléphonique, ou quelque pouvoir ou droit d'établir des communications au moyen du téléphone, à telles conditions et de telle manière que le Conseil des directeurs pourra, de temps à autre, juger opportunes ou convenables, ou devenir elle-même actionnaire de toute telle corporation.

M. REGAN: Cependant, la *Northern Electric Company Limited* ne s'occupe pas de communications téléphoniques.

M. CANTELON: Je pose la question de privilège. M. Regan pourrait sûrement obtenir ces renseignements de sources privées plutôt que de chercher à se renseigner auprès du Comité. Nous nous éloignons du sujet qui est soumis à notre attention.

M. REGAN: Quatre des directeurs sont membres de la *Northern Electric* et au moins l'un d'entre eux est directeur de la Compagnie de téléphone Bell, puisqu'il est président du conseil d'administration. Ces nouveaux directeurs seront-ils dans cette catégorie? Je crois que tout cela se rattache à l'organisation de la constitution de la compagnie et tout ce dont nous avons parlé est parfaitement pertinent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cantelon, je ne crois pas que nous nous soyons beaucoup écartés du sujet. Il me semble que c'est au Comité de décider de la pertinence des discussions. Il n'y a pas de règle fixe pour établir la pertinence des questions envisagées ou des témoignages rendus au Comité. Quant à moi, puisque je suis un homme de loi, j'établirais plutôt des règles strictes et déciderais d'étudier seulement la question du nombre des administrateurs. Toutefois, après avoir siégé à la Chambre depuis plus de 20 ans, cela m'a enseigné que les comités dictent leur propre ligne de conduite et leur rôle. Ainsi, à moins que la plupart des membres du comité ne décident de s'en tenir aux termes mêmes de la modification proposée, j'estime que toutes les questions concernant le conseil d'administration ou les pouvoirs conférés à une compagnie en vue d'en acquérir une autre sont motivées.

M. ROCK: Monsieur le président, encore une question. Si cette compagnie n'en appelait pas au Comité pour changer sa constitution, ni pour augmenter le nombre de ses administrateurs, aurions-nous le droit de les assigner ici et des les interroger?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. ROCK: C'est tout ce que je voulais savoir.

M. REGAN: Il me semble que si la Compagnie de téléphone Bell a outrepassé ses pouvoirs constitutifs, la question nous intéresse beaucoup. Mais peut-être ne les a-t-elle pas outrepassés? Ensuite, vous nous donnez le texte de son projet de loi d'intérêt privé; mais, à ma connaissance, la *Northern*

Electric ne s'occupe pas de lignes téléphoniques. Elle s'occupe surtout de la production de matériel et de lignes électroniques.

M. VENNE: Plutôt de leur fabrication.

M. REGAN: Vu qu'elle en fabrique, je suppose que cette compagnie ne vend pas uniquement du matériel à la Compagnie de téléphone Bell, mais sans doute s'efforce-t-elle aussi de le vendre à des enterprises commerciales.

M. VENNE: En effet.

M. REGAN: Comment expliquez-vous que la disposition de loi que vous nous avez lue confère à la Compagnie de téléphone Belle le pouvoir de devenir elle-même actionnaire d'une telle entreprise, celle-ci n'est pas une entreprise, si celle-ci n'est pas une entreprise de communications téléphoniques?

M. VENNE: Comme je l'ai déjà indiqué, cette question a été portée devant la Commission des transports du Canada, il y a environ trois mois, et cette dernière a jugé que la *Northern Electric Company Limited* possédait une ligne de communication téléphonique et avait le droit d'établir des communications au moyen du téléphone.

M. REGAN: Le commissaire Kirk a pris cette décision en se basant sur les faits; est-ce bien exact?

M. VENNE: En fait, deux commissaires ont posé leurs conclusions. M. Kerr, commissaire en chef, à établi les points juridiques, et M. Kirk a probablement examiné les faits. Le commissaire en chef, M. Kerr, a décidé des questions juridiques.

M. REGAN: De toute façon, aucun tribunal n'a jamais approfondi la question de savoir si la *Northern Electric* est bien une entreprise de communications télégraphiques ou téléphoniques établie dans le domaine des communications télégraphiques ou téléphoniques de quatre milles de longueur.

M. VENNE: La Commission des transports du Canada est une cour d'archives, un tribunal juridique. Bien entendu, elle n'est pas une cour supérieure, mais elle n'en est pas moins un tribunal authentique.

M. REGAN: Qui en a fourni les motifs à la Commission?

M. VENNE: M. Kerr, le commissaire en chef, et le commissaire Kirk.

Le PRÉSIDENT: Tout cela est-il bien nécessaire? A mon avis, ce sont des questions que vous pourriez poser dans le particulier.

M. REGAN: Très bien. A ma connaissance, la Compagnie de téléphone Bell du Canada détient un monopole et, à ce titre, ne conviendrez-vous pas qu'une compagnie exploitant des installations devrait avoir certaines obligations envers le public et envers d'autres compagnies, des responsabilités que n'aurait pas une entreprise commerciale soumise à la concurrence?

M. VENNE: Oui, en effet.

M. REGAN: De même, du fait que la *Northern Electric* doit vous réserver sa production et qu'elle vend également son matériel à d'autres sociétés, elle est en mesure d'offrir aux entreprises privées des prix défiant la concurrence, puisqu'elle peut se permettre d'avoir un surplus de production dont la vente est assurée à la compagnie qui détient le monopole. Puisqu'elle est une entreprise commerciale, ne pensez-vous pas que la Compagnie de téléphone Bell devrait lancer des appels d'offres et acquérir son matériel à peu près de la même manière qu'un ministère fédéral?

M. VENNE: Non, à cause des fortes quantités et du matériel spécial que nous utilisons. A mon avis, le lien qui existe entre la *Northern Electric* et la Compagnie de téléphone Bell est ce qui a permis à cette entreprise d'assurer le genre de service qu'elle donne au prix qu'elle exige et, si vous estimez qu'il y a injustice, je ne suis pas de votre avis, car notre programme oblige la *Northern Electric* à vendre à la Compagnie Bell au prix le plus avantageux, en

d'autres termes, au prix qui est de toute façon aussi bas ou plus bas (je dirais même que c'est ce qui se produit dans la plupart des cas) que celui de n'importe quel concurrent.

M. REGAN: Dans ce cas, si vous estimez que la *Northern Electric* vous est nécessaire pour cette raison, ne pensez-vous pas qu'elle devrait s'abstenir de concurrencer d'autres entreprises privées dans d'autres secteurs?

M. VENNE: Non. Je crois que tout le monde peut bénéficier de ses prix, grâce aux quantités qu'elle produit.

M. REGAN: Sur quelle base déterminez-vous le prix judicieux auquel la *Northern Electric* vend à la société-mère?

M. VENNE: Elle a des concurrents et, par conséquent, les prix qu'elle fait à la Compagnie Bell sont inférieurs à ceux qu'elle fait à d'autres clients. A part cela, le champ est libre.

M. REGAN: La situation financière de la *Northern Electric* est-elle publiée et soumise à la Commission des transports?

M. VENNE: Certainement. Non seulement, elle est soumise à la Commission des transports, mais la *Northern* publie aussi un rapport annuel. Je l'ai ici, si vous le désirez. L'avez-vous déjà vu?

M. REGAN: Oui.

M. COWAN: Monsieur le président, on n'a pas répondu à la question de M. Regan qui concernait le mode d'établissement des prix cotés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons laisser M. Regan continuer ses questions.

M. REGAN: Vous dites que ses prix sont inférieurs à celui qu'elle pratique généralement?

M. VENNE: Le prix qu'elle cote à la Compagnie Bell est inférieur à celui qu'elle fait à ses autres clients.

M. REGAN: Monsieur le président, cette affaire me préoccupe beaucoup. Il me semble, en effet, que la Compagnie de téléphone Bell n'a pas les pouvoirs juridiques de détenir les actions de la *Northern Electric* et que, ce faisant, elle outrepasse ses pouvoirs en tant que société. Je pense que vous conviendrez que la *Northern Electric* n'exploite qu'une ligne téléphonique unilatérale de quatre milles.

M. VENNE: Il faudrait faire valoir ce point devant un tribunal. Je ne crois pas que nous ayons à étudier cela ici.

M. ROCK: Monsieur le président, je crois savoir que cette affaire a récemment été l'objet d'une action en justice et je ne vois pas pourquoi nous poursuivons cette discussion.

M. REGAN: Monsieur le président, permettez-moi de faire remarquer que, dans ce cas particulier, aucun homme de loi n'a décidé de la question; seul le commissaire Kirk s'est prononcé à ce propos. Je veux seulement savoir si la question des pouvoirs en tant que société de cette compagnie a jamais été portée devant un tribunal juridique bien constitué.

M. VENNE: On a examiné cette affaire. La Cour suprême du Canada a étudié la question de savoir s'il fallait accorder un appel.

M. REGAN: N'est-il pas vrai que la Cour suprême a tout bonnement refusé d'interjeter appel du fait que l'affaire comportait des questions de faits aussi bien que des points de droit?

M. VENNE: C'est exact.

M. REGAN: Ainsi, la Cour suprême n'a pas étudié l'affaire des pouvoirs en tant que société?

M. VENNE: Un juge a examiné l'affaire avant de décider qu'il n'y aurait pas de recours en appel.

M. REGAN: Je pense que vous conviendrez que le refus de recours en appel était dû à l'absence de motifs donnés par écrit...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Regan, je crois que nous abordons un domaine qui dépasse le mandat du Comité; je veux dire par là toute question concernant les cas justifiant un appel éventuel, les motifs de cet appel ou les décisions éventuelles du juge, si les circonstances avaient été différentes.

M. REGAN: M. Venne vient de nous indiquer qu'en réalité aucun recours en appel n'a été porté devant les tribunaux et c'est là tout ce que je voulais savoir.

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

M. REGAN: Monsieur Vincent, je suis sûr qu'en qualité de président de la compagnie, vous seriez inquiet si votre compagnie outrepassait ses pouvoirs en tant que société et, pour le savoir, ne pensez-vous pas qu'il serait utile de pouvoir exposer cette affaire à la Cour suprême, afin de savoir avec certitude si vous avez vraiment le droit de détenir les actions de la *Northern Electric*?

M. VINCENT: C'est déjà fait.

M. REGAN: Peut-être faudrait-il que je pose la question à votre avocat conseil.

M. VENNE: La Cour suprême a refusé d'accorder le recours en appel et n'en a pas donné les motifs. En réalité, nous ne savons pas si l'appel a été refusé, parce qu'il ne s'agissait pas d'une question d'ordre légal.

M. REGAN: Ne pensez-vous pas qu'il serait bon de porter cette affaire devant un tribunal, si la chose est possible?

M. VINCENT: Je n'en vois pas l'utilité, puisqu'un tribunal authentique a déjà rendu un jugement à ce sujet.

M. ROCK: Monsieur le président, certains de nos membres ont déjà mis la pertinence de cette discussion en doute. Une fois de plus, je prierais M. Regan de ne pas poursuivre cette discussion.

Je demande encore à M. Regan de ne pas continuer ce genre d'interrogatoire. En effet, je ne pense pas qu'aucun de nous n'ait exprimé le désir de le voir poursuivre dans ce sens. Au contraire, la plupart des membres du Comité s'y sont opposés.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. C'est moi qui préside. J'ai décidé que ces questions n'étaient pas étrangères à notre discussion, au moins dans une certaine mesure. De plus, je viens de prier M. Regan de ne pas continuer à questionner les témoins sur les possibilités qu'il nous faudrait envisager à la lumière de certains faits.

M. BALCER: A mon avis, si la Compagnie de téléphone Bell possède toutes les actions de la *Northern Electric*, cela intéresse le Comité au plus haut point. En premier lieu, ne perdons pas de vue que les taux exigés et les services téléphoniques fournis dans la province de Québec et en Ontario sont fondés sur les dépenses et le coût du matériel et des services que la *Northern Electric Company* procure et fournit à la Compagnie de téléphone Bell. J'estime que c'est dans le plus grand intérêt du Comité de répondre aux questions de M. Regan et, en outre, pour ma part, j'avoue être bouleversé de voir que la charte accordée à la Compagnie de téléphone Bell lui permet d'acquérir d'autres compagnies qui exploitent des lignes téléphoniques, alors que nous savons parfaitement bien que la ligne de la *Northern Electric* est purement symbolique et qu'elle n'a que quatre milles de longueur. Je ne sais pas de quelle ligne

il s'agit, mais l'affaire sonne assez faux. Je soutiens qu'il est parfaitement juste pour les membres du Parlement de poser ces questions.

Le PRÉSIDENT: Pour ma part, j'ai jugé que les questions concernant le lien existant entre la *Northern Electric* et la Compagnie de téléphone Bell et leur activité réciproque étaient parfaitement justifiés; mais il m'a semblé que l'interrogatoire prenait un tour hypothétique au moment où nos membres ont envisagé certaines possibilités, en l'occurrence, l'activité éventuelle de la Compagnie Bell à la suite d'une action en justice. C'est tout autre chose. Je ne défends pas les questions qui concernent directement la marché actuelle des affaires de la Compagnie téléphone Bell du Canada.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, sur un point d'ordre, on a des compagnies de la Couronne qui viennent siéger ici sur le comité et qui sont représentées par des présidents de compagnie. Nous avons aujourd'hui une compagnie privée, ici, la *Bell Telephone,* qui fait la pluie et le beau temps. Parce que je prétends qu'il existe un monopole au Canada.

Je pense que les députés ont le droit de poser des questions concernant les activités de la Compagnie de téléphone Bell. Je pense également que le peuple est en droit de savoir ce que la compagnie a l'intention de faire vis-à-vis nos commettants.

Le PRÉSIDENT: C'est justement le cas qui se présente aujourd'hui. Il faut discuter des affaires de la *Bell Telephone* et non pas des jugements rendus dans une cour par un juge sur tel ou tel point.

Il y a un sujet actuellement qui forme la base de la discussion et qui a trait à la Compagnie de téléphone Bell. C'est un sujet qu'il nous faut discuter sans discuter des raisons pour lesquelles un jugement est rendu par un juge.

M. BEAULÉ: Sur un point d'ordre. Si vous vous souvenez, lors du comité devant lequel M. Gordon a témoigné, a siégé, un jugement fut rendu à la cour de Québec sur le transport routier. Lors de ce comité on a permis des discussions semblables dans ce domaine-là. Je crois qu'il devrait en être ainsi.

Le PRÉSIDENT: Si je me rappelle bien, il n'y a pas eu de jugement dans cette cause...

M. BEAULÉ: Non, monsieur le président, le jugement est rendu.

(*Traduction*)

M. REGAN: Monsieur le président, j'invoque le *Règlement*. Je désire expliquer pourquoi cela me paraît nécessaire; ainsi les membres du Comité verront peut-être la nécessité d'approfondir cette affaire, car, en fait, l'objet du bill d'intérêt privé est de délimiter le mandat et l'activité de la compagnie. Si la *Northern Electric* détient une ligne téléphonique du fait de son vaste champ d'activité et que ce simple fait permet à la Compagnie Bell d'acquérir les actions de cette compagnie, rien n'empêcherait alors la Compagnie Bell d'acheter une ligne téléphonique peu importante ou d'en installer une. Après cela, la Bell pourrait fort bien acheter, en vertu de la loi, une entreprise valant plusieurs millions. Je suis sûr que tel n'était pas ce que voulait la Compagnie de téléphone Bell à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Vous avez déjà fait valoir cet argument.

M. REGAN: Si l'on vous accorde le pouvoir de nommer de nouveaux administrateurs, avez-vous l'intention de choisir ceux-là parmi le personnel de gestion de la *Northern Electric*?

M. VINCENT: Non, telle n'est pas notre intention.

M. REGAN: Vous dites bien que ce n'est pas votre intention. Je n'ai pas d'autres questions à poser.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, tout à l'heure, dans l'exposé de l'avocat de la compagnie, des chiffres ont été donnés. Il a dit que 97 p. 100 des actionnaires de la compagnie étaient des résidents canadiens, l'autre 3 p. 100, des résidents de l'extérieur du Canada.—Quel est le pourcentage de parts détenues par ce 3 p. 100 qui sont—des résidents de l'extérieur du Canada.

M. VINCENT: Il y a 2.8...

M. BEAULÉ: Ce n'est pas ce que je demande. Quel est le pourcentage d'actions détenues par le 3 p. 100 qui résident à l'extérieur du Canada?

M. VINCENT: Sept pour cent, en dehors du Canada...

M. BEAULÉ: Détenant des parts de la *Bell Telephone*? Tout à l'heure il a été question des chiffres, de 1880 à 1927 on permettait à la compagnie d'avoir 15 directeurs. Est-ce que, à ce moment-là, 15 directeurs, ce n'était pas trop?

M. VINCENT: En 1927...

M. BEAULÉ: On vous en permettait 15.

M. VINCENT: On en a déjà eu 15, à partir de l'année 1927, il y en a eu 15. Avant cela avant 1927, il n'y en a pas toujours eu 15.

M. BEAULÉ: Maintenant, avec 15 directeurs ça ne suffit pas pour toute l'administration?

M. VINCENT: On devrait avoir un peu plus de marge.
On devrait pouvoir faire des choses... des choses?

M. BEAULÉ: Quelles choses?

M. VINCENT: Ces choses-là que l'on veut avoir. On veut avoir une meilleure représentation au point de vue du territoire. On voudrait peut-être... J'aimerais personnellement avoir un siège sur le conseil pour que nos vice-présidents soient à tour de rôle sur le conseil pour une période de six mois, par exemple, pour que les administrateurs aient une chance de connaître nos officiers.

Alors, il y aurait un siège qui servirait pour les vice-présidents qui, à tour de rôle, viendraient pour être nommés administrateurs pour une période de six mois, pour leur donner la chance de connaître nos gens. Il est bon, il serait bon que nos vice-présidents soient au courant des gens qui sont là.

M. BEAULÉ: Est-ce que ces vice-présidents qui siégeraient sur la compagnie pour cette période de six mois ou d'un an, demeureraient à la compagnie?

M. VINCENT: Non, ils résigneraient après six mois.

M. BEAULÉ: Cela ferait une place vacante.

M. VINCENT: Cela ferait une place vacante, pour que les officiers soient là pour 6 mois, pour qu'ils soient mieux connus.

M. BEAULÉ: Ce n'est pas relatif à votre déclaration. Déclaration du comité disant que c'était l'augmentation du personnel...

M. VINCENT: C'est une des choses.

M. BEAULÉ: C'est une des choses.

M. VINCENT: Il y a autre chose. Il y a des administrateurs qui sont malades ou absents. On a peu de marge. L'autre n'a pas résigné encore, il est encore sur le conseil. On peut en nommer 17, 18. S'il y en a 2 qui sont malades, il en resterait encore un bon nombre, 15 ou 17 sur 20. On devrait avec 20 pouvoir atteindre ce chiffre-là.

Aujourd'hui avec 15, s'il y en a qui sont malades, on a souvent une assemblée de 13 ou de 12. Aussi on aimerait avoir une meilleure représentation au point de vue des gens qui sont très actifs dans l'affaire.

M. BEAULÉ: Est-ce que vous voulez dire qu'il y a des gens qui ne sont pas actifs dans l'administration?

M. VINCENT: La limite d'âge en ce moment est de 72 ans. Il va arriver des cas où il y a des hommes qui se retireront à 68 ou à 70 ans. On a peu de marge. On a certainement un minimum de 15 dans l'assemblée. S'il y en a une couple d'absents, mais s'il en reste 17, on a à tout le moins le 15 ou plus que le 15.

M. BEAULÉ: Ce n'est pas dans le but d'un chiffre d'affaires du tout, c'est dans le but d'avoir 15 directeurs, ou 17 ou 18 directeurs qui vont siéger?

M. VINCENT: En vue de l'importance de l'affaire, on ne peut pas avoir moins de 15 directeurs. Aujourd'hui, c'est ce qui arrive dans l'assemblée.

M. BEAULÉ: Est-ce que vous pensez que cela peut régler cette lacune-là?

M. VINCENT: Oui, ça serait un avantage. On peut en avoir 17, 18, alors...

M. BEAULÉ: Est-ce que, si vous nommez 20 directeurs à la compagnie, est-ce que l'administration va augmenter?

M. VINCENT: L'administration...

M. BEAULÉ: Le coût de l'administration? Est-ce que ces gens-là vont être rémunérés?

M. VINCENT: Comme ceux qui le sont actuellement. Aujourd'hui, ceux qui sont sur le conseil ont $2,000 par année et ils ont $100 par séance. Maintenant il y en a 9 sur les 15 qui font partie du comité exécutif et qui sont obligés de venir à une deuxième assemblée dans le mois. Le conseil se réunit à tous les mois, le 4e mercredi, et l'exécutif se rassemble le 2e mercredi.

Ceux qui font partie du comité exécutif font $3,000 additionnels. Je vais faire remarquer que ces gens-là, non seulement sont obligés de venir à 2 assemblées, mais ils ont pas mal de travail à faire en dehors de cela. Ils reçoivent une foule de documents et ils sont consultés au téléphone. Ils sont vus au bureau et même en dehors du bureau. Ils ont un certain travail à faire.

M. BEAULÉ: Combien de fois au cours des dernières années avez-vous eu les 15 directeurs présents?

M. VINCENT: A combien de séances nous avons eu les 15 directeurs présents?

M. BEAULÉ: Pendant les dernières années, pour les dernières années.

M. VINCENT: C'est assez difficile de répondre, mais je dirais que les 15, c'est assez rare qu'ils sont tous là.

M. BEAULÉ: C'est là-dessus, monsieur le président, que je dois faire remarquer que si le chiffre est porté de 15 à 20, s'ils ne sont pas capables d'avoir 15 directeurs déjà sur l'administration, comment vont-ils pouvoir obtenir 20 directeurs, si déjà 15 directeurs ne sont pas présents.

M. VINCENT: Non, ce n'est pas ce que je veux dire. Si à un moment donné, on a 12 ou 13 directeurs, et si à un autre moment on en a 18, d'après la constitution, on a alors des chances d'en avoir 15.

M. BEAULÉ: Est-ce qu'il ne serait pas mieux d'en avoir 15 quand même?

M. VINCENT: Il peut y avoir des absents. Ça ne veut pas dire que le type n'est pas capable de faire le travail qu'il a à faire. Cela n'a rien à voir avec les qualifications.

M. BEAULÉ: Une compagnie importante comme la *Bell Telephone*, qui appelle une séance, il me semble que la compagnie qui a cette importance, car la *Bell Telephone* c'est une grosse compagnie, il me semble que les directeurs devraient être présents pour savoir ce qui se passe aux séances.

M. VINCENT: Je pense qu'il n'y a rien d'exceptionnel à la *Bell Telephone*. On ne peut pas avoir tous les membres présents, pas plus que vous ne pouvez avoir tous les députés présents en Chambre.

M. BEAULÉ: Là vous demandez de 15 à 20 directeurs. Si vous n'êtes pas capable de compléter le bureau d'administration avec 15, vous serez encore moins capable de le compléter avec 20.

M. VINCENT: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire. Ce que je veux dire, c'est que, si on augmente le nombre, on va avoir plus de chances d'avoir plus de gens aux assemblées.

M. BEAULÉ: Je suis d'accord. Tout à l'heure on a été spécifique, on a eu des chiffres concernant, par exemple, les appareils de la compagnie. C'est à cause de cela, à cause de l'augmentation des ventes, du personnel et du nouveau chiffre d'affaires de la compagnie que l'on demande plus de directeurs dans l'administration, parce que cela crée plus de problèmes et des problèmes plus graves.

Vous me dites que ce n'est pas une question de chiffres, c'est une question de présence?

M. VINCENT: Certainement, les chiffres indiquent l'importance de la compagnie aujourd'hui, qui devrait avoir un conseil un peu plus nombreux et qui devrait avoir un peu plus de représentation dans les assemblées. Les chiffres que M. Venne vous donnait, c'était pour indiquer qu'on devrait avoir un peu plus de chances d'augmenter.

M. BEAULÉ: J'ai posé plusieurs questions. J'aimerais savoir si réellement l'addition de ces directeurs-là peut entraîner un grand projet dont nous ne serions pas au courant.

M. VINCENT: Non, cela n'a rien à faire ...

M. BEAULÉ: Dont nous ne serions pas au courant ...

M. VINCENT: Cela n'a rien à faire avec aucun projet en vue. C'est simplement de l'administration normale, ordinaire. On trouve aujourd'hui qu'on devrait avoir un peu plus de marge.

M. BEAULÉ: Cela n'occasionnerait pas l'augmentation des coûts du téléphone à aucun endroit.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. MacEwan.

M. MACEWAN: J'ai une ou deux questions à poser. Je présume que la Compagnie Bell n'achète son matériel qu'à la *Northern Electric*?

M. VINCENT: Non, nous en achetons à d'autres compagnies.

M. MACEWAN: Lancez-vous des appels d'offres lors de vos achats de matériel?

M. VINCENT: Il arrive parfois que nous soyons en mesure de lancer des appels d'offres. Cela dépend de la nature des contrats.

M. MACEWAN: Cela dépend du genre de matériel. En d'autres termes, la *Northern Electric* n'est pas en mesure de fournir tout le matériel nécessaire à la compagnie Bell.

M. VINCENT: Encore une fois, cela dépend de certains facteurs. Nous avons parfois besoin de matériel que la *Northern Electric* ne possède pas.

M. MACEWAN: Quel est le pourcentage de vos achats à la *Northern* et le pourcentage à d'autres compagnies?

M. VINCENT: Je dirais que les ventes de la *Northern* se chiffrent à environ 300 millions de dollars. La Compagnie Bell en achète un peu plus de la moitié. Il me serait assez difficile de vous indiquer le montant des achats que nous faisons à d'autres sociétés, mais je pourrais m'en informer.

M. MACEWAN: Très bien.

M. VINCENT: Je puis vous dire cependant que ce pourcentage est minime par rapport au montant des achats que nous effectuons à la *Northern;* d'ailleurs, tout le matériel que nous achetons à la *Northern* n'est pas fabriqué par cette compagnie. Pour exploiter leur entreprise, la *Northern* et la Compagnie Bell recourent à 6,000 fournisseurs; oui, il y en a à peu près 6,000. Les fournisseurs de matières premières font partie du nombre.

M. MACEWAN: Par conséquent, on peut affirmer que la Compagnie Bell est sans aucun doute le plus gros client de la *Northern.*

M. VINCENT: C'est exact.

M. MACEWAN: Bien entendu, ce fait a sans doute une répercussion sur les prix que la *Northern* peut coter à d'autres entreprises pour son matériel?

M. VINCENT: Sans doute; mais les fortes quantités produites réduisent probablement ces prix.

M. MACEWAN: Certainement et, pour ce qui concerne votre charte, je présume que votre compagnie croit effectivement qu'aux termes du jugement rendu par la Commission des transports, elle a le droit de posséder la *Northern Electric* et d'effectuer des échanges d'administrateurs, et le reste?

M. VINCENT: Non seulement pensons-nous en avoir le droit, mais nous croyons que cette formule a une influence très favorable sur les services téléphoniques et sur leur prix, ainsi que sur l'essor économique du pays. A mon sens, si nos services ont doublé ces dix dernières années, cela le démontre. L'expansion que nous avons constatée de 1880 à 1953 a doublé de 1953 à 1963, et je ne crois pas que nous aurions vu pareil progrès sans l'association existant entre la Compagnie Bell et la *Northern.*

M. MACEWAN: N'a-t-on jamais parlé à votre compagnie d'une enquête de la direction chargée de l'exécution de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions qui s'effectue à votre sujet? En a-t-il jamais été question?

M. VINCENT: Pas à ma connaissance. Et à la vôtre, monsieur Venne?

M. VENNE: On nous a demandé certaines choses, mais on n'a jamais ouvert d'enquête.

M. MACEWAN: Vous dites qu'on n'a jamais fait d'enquête au sujet de votre compagnie.

M. VENNE: On nous a demandé des détails.

M. MACEWAN: Vous en a-t-on demandé récemment?

M. VENNE: La Commission chargée de l'exécution de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions ne nous a posé aucune question depuis deux ans, je crois.

M. MACDONALD: La *Northern Electric* était-elle du nombre des entreprises de l'industrie des fils et câbles électriques qui ont été l'objet de poursuites?

M. VENNE: Non.

M. MACDONALD: N'a-t-on pas fait d'enquête à votre sujet au cours de l'enquête menée sur l'industrie des fils et câbles électriques?

M. VENNE: Dans cette affaire, deux points étaient en litige. Le premier était la question de savoir si la Compagnie de téléphone Bell pouvait détenir les actions de la *Northern* et le second...

M. MACDONALD: Ce n'est pas ce que je demandais. Le ministère de la Justice a tenu l'activité de l'industrie des fils et câbles électriques sous une surveillance constante. La *Northern Electric* en a-t-elle aussi été l'objet?

M. VENNE: Je ne puis répondre à cette question.

M. MACDONALD: L'idée de M. Regan m'intéresse beaucoup. Ne disait-il pas que, si le fait d'établir une très petite ligne de communications téléphoniques

accorde à une entreprise des pouvoirs en tant que société qui lui permettent de devenir actionnaire de n'importe quelle entreprise industrielle, la *Northern Electric* serait alors en mesure de le faire. Vous dites que son commerce doit être favorable à l'économie de la nation. A votre avis, le fait de se maintenir en concurrence avec l'industrie des fils et câbles électriques, ainsi qu'avec d'autres fabricants de matériel électrique, est-il indispensable à la bonne marche des affaires de la Compagnie Bell?

M. VINCENT: C'est la principale raison pour laquelle nous sommes maîtres de la *Northern*. Mais vous avez dit autre chose.

M. MACDONALD: Pour l'exploitation judicieuse d'un bon réseau téléphonique, est-il essentiel de posséder une entreprise telle que la *Northern Electric*, qui concurrence les fournisseurs de matériel téléphonique et également d'autres entreprises commerciales privées?

M. VINCENT: C'est exact.

M. MACDONALD: En est-il de même pour votre compagnie affiliée aux États-Unis?

M. VINCENT: La compagnie *American Telephone and Telegraph* détient également la *Western*.

M. MACDONALD: N'est-il pas vrai que l'*American Telephone and Telegraph Company* s'est vue obligée de mettre fin à ce régime aux termes de la loi Sherman contre les coalitions.

M. VINCENT: Je l'ignore. Le savez-vous, monsieur Venne?

M. VENNE: Oui, elle a dû mettre fin à ce régime.

M. VINCENT: Je ne savais pas qu'elle y avait été obligée.

M. VENNE: Un jugement d'expédient a limité le nombre des actions de la *Western* permises à l'*American Telephone and Telegraph;* mais ce jugement n'a pas vraiment limité les pouvoirs de cette dernière.

M. MACDONALD: Je ne savais pas que la *Northern* publiait un bilan financier. A qui le distribue-t-on? Paraît-il sous forme d'un rapport annuel?

M. VINCENT: On en a imprimé environ 8,000 exemplaires.

M. MACDONALD: Il est distribué aux actionnaires de la Compagnie Bell et déposé à la Commission des transports.

M. VINCENT: Non, il n'est pas distribué aux actionnaires de la Compagnie Bell.

M. VENNE: J'ai envoyé des exemplaires du rapport financier de la *Northern Electric* à la Commission des transports.

M. MACDONALD: Lorsque vous faites une demande de remaniement de capital social, la *Northern Electric* entre-t-elle en ligne de compte au moment où l'on détermine le capital qu'il convient d'utiliser ou le rendement de votre mise de fond?

M. VENNE: Non, on n'a pas envisagé cette question.

M. R. C. SCRIVENER (*vice-président de la Compagnie de téléphone Bell du Canada*): Pour envisager les divers aspects de l'application de nos taux, la Commission des transports s'en est tenue à deux points essentiels: en premier lieu, que les prix que nous payons à la *Northern Electric* sont judicieux et raisonnables et, ensuite, que notre mise de fonds dans la *Northern* a un rendement suffisant pour la justifier. Voilà les deux aspects particuliers que l'on a pris en considération dans plusieurs des cas soumis à la Commission des transports. Bien entendu, ses conclusions sont consignées au dossier établi au sujet de chacune de ces affaires.

M. MACDONALD: La *Northern Electric* soumet-elle un rapport de son activité à la Commission des transports comme le fait la Compagnie de téléphone Bell?

M. SCRIVENER: Oui.

M. MACDONALD: Sur quels facteurs se base ce rapport?

M. SCRIVENER: Il est fondé sur des considérations financières, par exemple la vérification des dossiers, les pertes et profits résultant de l'application des taux. Vous le constaterez dans le rapport de la Compagnie Bell qui présente normalement ses rapports à la Commission des transports; mais il n'en est pas de même pour la *Northern*. Néanmoins, lors de l'application des taux, la Commission des transports a toute latitude de poser toutes les questions voulues concernant les dispositions convenues entre la Compagnie Bell et la *Northern*.

M. MACDONALD: Pourrais-je avoir un exemplaire du rapport annuel de la *Northern*?

M. SCRIVENER: Celui que je possède est couvert d'annotations, mais ce n'est pas un document secret.

M. MACDONALD: Vous opposeriez-vous à sa publication?

M. SCRIVENER: Pas du tout. Plusieurs milliers d'exemplaires en ont été distribuées. On les envoie à des fournisseurs et à des personnes qui y ont fait des mises de fonds et, naturellement, aux actionnaires. On publie un nombre considérable de ces exemplaires à l'usage des employés de la *Northern* et de la Compagnie Bell et on en fait tenir un à tous ceux qui le désirent. Si vous en désirez un exemplaire, il suffit de nous le faire savoir.

M. MACDONALD: Je vous remercie.

M. ADDISON: Je voudrais demander à M. Vincent si les membres de son conseil d'administration ont fait une étude concernant les répercussions qu'aurait l'étatisation de ses services sur les provinces ou sur un groupe de provinces?

M. VINCENT: Non, je ne crois pas que nous ayons examiné ces points.

M. ADDISON: Vous n'avez donc pas entrepris d'étude de ce genre. Parmi votre groupe de 15 administrateurs, a-t-on constitué un comité chargé d'étudier les répercussions qu'aurait l'introduction de lignes téléphoniques et de câbles aériens sur les collectivités récemment établies?

M. VINCENT: Un comité du conseil d'administration?

M. ADDISON: Oui.

M. VINCENT: Non, on n'étudie pas ce genre de questions. On fait rapport de l'activité, ou sanctionne les immobilisations et, en outre, on en vérifie la répartition et la distribution. On examine le budget de chaque rapport financier.

M. ADDISON: Demande-t-on l'avis du conseil d'administration en cas de changement radical de ligne de conduite, par exemple, l'adoption éventuelle de lignes téléphoniques souterraines; le conseil d'administration serait-il consulté dans pareil cas?

M. VINCENT: Oui, on l'en informe.

M. ADDISON: Projetez-vous certains changements dans ce domaine?

M. VINCENT: Nous faisons de notre mieux pour établir ce genre de service et surtout en association avec d'autres compagnies, telles que les entreprises de production d'énergie. Je pense que nous avons réalisé de grands progrès. Bien entendu, il est plus aisé de réaliser ces choses dans les grandes villes que dans les petits villages. Nous avons installé un grand nombre de ces lignes et espérons en installer beaucoup d'autres encore. Il ne s'agit pas seulement de l'installation des câbles souterrains le long des artères principales, mais également de les installer dans les résidences de particuliers.

M. SCRIVENER: Notre ligne de conduite fondamentale est la suivante: notre premier choix est d'installer des câbles souterrains; mais à cet égard, nous devons faire face à des difficultés variées. Il s'agit d'un problème compliqué. Il faut procéder à l'installation souterraine des câbles en collaboration avec la

Commission hydroélectrique. Certains terrains se prêtent à ce genre d'entreprise, mais d'autres offrent de grands obstacles, par exemple, lorsqu'il nous faut dynamiter dans le roc. Parfois, nous trouvons 20 pieds de terre derrière la maison. Ce terrain a été aménagé et les propriétaires y ont établi leur résidence. Nous ne pouvons enterrer les câbles sous ce lopin. Quoi qu'il en soit, notre première option est d'installer les câbles sous terre; c'est notre programme fondamental.

M. ADDISON: Monsieur le président, je vous remercie d'avoir permis ce genre de questions. Il ne m'en reste qu'une seule. A-t-on l'intention de confier à ces nouveaux administrateurs des projets récents en voie de préparation?

M. VINCENT: Non, nous n'envisageons rien de semblable.

M. ADDISON: Auriez-vous l'intention de vous lancer dans l'exploitation spatiale ou d'acheter d'autres compagnies.

M. VINCENT: Non, absolument rien de pareil.

M. ADDISON: Je vous remercie.

M. ROCK: Monsieur Vincent, après examen de votre rapport financier, je constate que votre compagnie paie plus de 63 millions de dollars en impôts sur le revenu. Je remarque également que le nombre total des actionnaires dépasse 195,000 et que 97 p. 100 de ceux-ci sont des Canadiens. Je vois aussi que vous détenez plus de 26 millions en actions et que 93 p. 100 de ces actions appartiennent à des Canadiens ou qu'elles se trouvent au Canada. Ces dernières sont-elles des actions donnant droit de vote?

M. VINCENT: Toutes ces actions donnent droit de vote. Notre capital est réparti d'une manière très simple. Il s'agit d'actions ordinaires et toutes donnent droit de vote.

M. ROCK: Il m'a toujours semblé que votre compagnie était la plus libre des entreprises privées du Canada. (*Exclamations*) et que bien des gens peuvent y acquérir des actions.

M. REGAN: Vous pourriez fort bien être un des nouveaux administrateurs.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. ROCK: Lorsque vous aurez le mandat nécessaire pour nommer de nouveaux administrateurs, les actionnaires auront-ils droit de vote au sujet de leur choix?

M. VINCENT: Oui, à l'assemblée annuelle.

M. ROCK: D'habitude, combien d'actionnaires assistent à votre assemblée annuelle?

M. VINCENT: Notre dernière assemblée comptait le nombre le plus élevé d'actionnaires que nous n'y ayons jamais eu. A ma connaissance, 300 à 400 personnes assistaient à l'assemblée, disons à peu près 350.

M. ROCK: Peut-on voter par procuration?

M. VINCENT: Oui, bien sûr.

M. BALCER: Monsieur le président, je suis un croyant à la cause de l'entreprise privée. Maintenant, dans la province de Québec, comme vous le savez, le gouvernement provincial a étatisé l'électricité. De temps à autre, on a dit que le gouvernement devait étatiser la *Bell Telephone*. Dans les circonstances, je voudrais permettre au président de donner une réponse à ces question-là.

En me basant sur certains articles qui sont sortis récemment, qui ont été publiés récemment, à l'effet que les personnes qui sont desservies par la Compagnie de téléphone Bell dans la province de Québec et dans la province de l'Ontario paient plus cher que les gens qui sont desservis par les compagnies étatisées dans les province de l'Ouest, comme la Saskatchewan, le Manitoba et l'Alberta, j'aimerais que le président nous donne une réponse là-dessus.

J'ai été surpris de lire dans le journal, surtout quand on considère que la *Bell Telephone* en est aujourd'hui rendue à 4 millions d'appareils et à une capitalisation formidable et qu'elle a un service avec la *Northern Electric* dont le président est le même.

Ce service de la *Northern Electric* à l'égard de la Compagnie de téléphone Bell lui permet de payer moins cher pour son équipement.

Voici ce que je me demande: est-ce que, monsieur le président, M. Vincent, pourrait nous dire pour quelle raison les taux sont plus élevés pour la *Bell Telephone* que dans les territoires desservis par des compagnies de la Couronne comme elles existent en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba?

M. VINCENT: Vous avez posé plusieurs questions, monsieur Balcer.

M. BALCER: Ma question est celle-ci: comment se fait-il que les taux du *Bell Telephone* sont plus élevés que les taux des sociétés de la Couronne, comme en Alberta ou en Saskatchewan?

M. VINCENT: Si vous voulez dire que les taux sont plus élevés dans une même situation, pour le même nombre de téléphones, ou si vous voulez dire que les taux sont plus élevés à Montréal qu'à Edmonton, il n'y a pas de comparaison entre Montréal et Edmonton. Il faudrait comparer les taux avec le même nombre de téléphones.

Je ne suis peut-être pas assez au courant des taux de certaines de ces villes. Je n'étais pas sous l'impression que les taux étaient plus élevés dans l'Ontario et le Québec pour le même échange ou pour les mêmes échanges qui sont dans ces endroits-là.

M. BALCER: Il y avait un article dans le journal, l'autre jour, qui donnait beaucoup de détails. Vous l'avez certainement lu.

M. VINCENT: J'étais sous l'impression, que les taux actuellement étaient pas mal les mêmes que ceux des compagnies qui ont des systèmes provinciaux, comme vous dites, dans l'Alberta, le Manitoba, la Saskatchewan, que les taux étaient les mêmes que dans le Québec. Nous avons beaucoup plus de...

(*Traduction*)

M. BALCER: Monsieur le président, M. Cantelon vient de me dire qu'il paie $3.65 par mois pour son téléphone et ici, à Ottawa, nous payons $5.65 pour le même service.

M. VINCENT: Quel est le nombre d'habitants?

M. CANTELON: La différence est grande. Nous comptons à peu près 2,200 habitants.

M. VINCENT: Voilà pourquoi il est difficile de faire des comparaisons. Il vous faudrait établir une comparaison avec une collectivité desservie par 25 téléphones et vérifier si le tarif est comparable.

M. BALCER: Je suis sûr que votre compagnie a établi une statistique de ce genre et que vous êtes en mesure de répondre à cette question.

M. VINCENT: Je voudrais m'en informer avant de vous donner la réponse.

M. BALCER: C'est bien le genre d'argument que l'on invoque généralement.

M. VINCENT: Oui, mais vous voudriez faire une comparaison entre Edmonton et Montréal.

M. SCRIVENER: Quel est le nombre des habitants de votre municipalité?

M. CANTELON: Deux milles deux cent; mais le réseau dessert North Battleford, Wilkie, Unity et un certain nombre d'autres localités.

M. SCRIVENER: Je ne fais que deviner le nombre des téléphones en service sur ce réseau; mais pour ce qui en est des taux, le prix d'une ligne individuelle dans notre territoire serait de $3.75 à $4.

M. REGAN: Pourquoi ce taux est-il plus élevé dans un centre plus important?

M. SCRIVENER: A cause de l'envergure du réseau. Le nombre des numéros en service qu'on peut appeler et dont on peut recevoir des appels augmentent la valeur du service assuré.

M. MACDONALD: Dans une localité plus petite, vous faudrait-il payer des frais supplémentaires pour les appels en dehors de la région?

M. SCRIVENER: Oui.

M. BALCER: A la suite de l'article qui a paru récemment dans les journaux, nous avons l'impression que le prix de la Compagnie Bell est de $5 et que ce prix n'est que de $3, dans les autres provinces.

M. VINCENT: Je serais heureux de vous envoyer un tableau comparatif.

M. BALCER: A mon sens, il importe d'élucider cette question.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. COWAN: M. Scrivener vient de nous dire que le fait d'avoir un plus grand nombre de téléphones en service sur le réseau entraîne logiquement l'augmentation des taux. Mais, pour l'amour de Dieu, plus vous avez des téléphones en service, plus vos rentrées d'argent sont fortes, puisque vous faites payer un prix mensuel aux abonnés. Et vous dites que vous devriez augmenter les taux en proportion du nombre d'abonnés disponibles sur le réseau!

M. SCRIVENER: Pour l'aspect financier du commerce des communications, il faut considérer que la ligne de chaque usager doit être raccordée à celle de tous les autres abonnés. S'il y a deux téléphones, il ne faut qu'une ligne pour les réunir.

M. COWAN: C'est un fait que j'ignorais. Merci, monsieur.

M. SCRIVENER: S'il y a trois téléphones, il faut prévoir trois lignes pour les relier. Plus il y a de téléphones en service, plus compliqué devient le réseau d'intercommunication qui permet aux abonnés de se mettre en rapport entre eux. Ce principe nous démontre la complexité du réseau desservant des centres métropolitains comme Ottawa, Montréal et Toronto, par rapport à celui d'une petite localité où il y a peu d'appareils téléphoniques et où un simple tableau de distribution permet de les mettre en communication. C'est la raison pour laquelle, dans le domaine des services téléphoniques, le coût des communications tend à s'élever avec la complexité du réseau.

M. COWAN: Plus il y a de téléphones en service, plus élevé est le taux?

M. SCRIVENER: Plus élevé est le coût de ce service et ce qu'il vaut.

M. COWAN: M. Regan a posé une question à M. Vincent; en fait, il lui a demandé dans quelles proportions la Compagnie Bell effectuait ses achats à la *Northern* et, en guise de réponse, on lui a donné le pourcentage des ventes de la *Northern Electric*. Quelle est la proportion des achats que la Compagnie de téléphone Bell fait à la *Northern Electric*?

M. VINCENT: Voulez-vous dire le total des achats de la Compagnie Bell à la *Northern* par rapport à l'ensemble de ses achats en général?

M. COWAN: Oui.

M. VINCENT: Je n'en ai pas le montant. Nos achats à la *Northern* se chiffrent à environ 150 millions de dollars. Je n'ai pas les chiffres du reste de nos achats; mais je crois qu'ils doivent être assez minimes.

M. COWAN: Quelle est la somme de matériel que la Compagnie de téléphone Bell achète chaque année à l'ensemble de ses fournisseurs, ces 6,000 fournisseurs que vous mentionniez? Je voudrais bien savoir quelle est la proportion des achats effectués à la *Northern Electric*.

M. VINCENT: Ce pourcentage est très élevé.

M. COWAN: Pourriez-vous me l'indiquer.

M. VINCENT: Je m'en informerai et vous le ferai connaître.

M. COWAN: Si vous allez me le faire connaître, nous n'aurons pas votre réponse au Comité.

M. VINCENT: Si je vous disais qu'il est de l'ordre de 90 p. 100, cela vous suffirait-il?

M. COWAN: Oui.

M. VINCENT: La différence est minime. Si vous désirez savoir si c'est plus ou moins 92 ou 93 p. 100, je ne pourrais vous le dire.

M. COWAN: Une proportion de 90 p. 100 suffit parfaitement. S'il arrive, par exemple, que la Compagnie de téléphone Bell achète du matériel à la *Lake Ontario Electric Supply* et que cette dernière l'a obtenu de la *Northern Electric*, comptez-vous ces achats parmi ceux qui proviennent des fournisseurs en question ou de la *Northern Electric*?

M. VINCENT: Je n'ai jamias rien entendu de pareil.

M. COWAN: Je me sers du nom *Lake Ontario Electric* comme exemple. Je me demande combien, parmi les fournisseurs que vous mentionnez, sont des distributeurs de la *Northern Electric*?

M. SCRIVENER: Il est clair que, si la *Northern Electric* fabrique certain outillage, elle le vendra à un prix moindre que ses distributeurs.

M. COWAN: Oui, mais rien ne vous empêche d'acheter ce matériel à un distributeur, afin de prouver que vous achetez de différentes sociétés.

M. SCRIVENER: La *Northern Electric* achète des marchandises à 5,000 ou 6,000 fournisseurs différents chaque année. Cela n'a rien à voir avec la distribution des produits qu'elle fabrique.

M. COWAN: Je crois qu'au taux de 90 p. 100, vous vous en tirez pas mal, et, d'ailleurs, il n'existe absolument aucune vérification possible. Si la *Northern Electric* établit un prix d'un million pour certain matériel et qu'un autre fournisseur cote ce matériel à $850,000, rien ne force la Compagnie Bell à l'acheter au prix de $850,000.

M. SCRIVENER: Je me demande s'il est possible d'établir une comparaison pour ce genre de matériel. Comment le pourrait-on en effet? La plupart de ce que nous achetons ne peut se comparer à d'autres. Sur quel point de comparaison peut-on se baser dans un bureau de contre-vérification? Qui d'autre peut produire ces marchandises?

M. COWAN: Vous avez répondu indirectement à ma question en nous démontrant que le prix que vous payez à la *Northern Electric* ne nous regarde pas, puisque vous ne pouvez obtenir votre matériel chez d'autres fournisseurs.

M. SCRIVENER: Nous avons acheté du matériel de mise en circuit à d'autres firmes que la *Northern Electric*.

M. COWAN: C'est parce que la Compagnie Bell est en mesure de payer les prix qu'elle désire à la *Northern* que vous affirmez que c'est l'affaire de la *Northern*.

M. SCRIVENER: Je suppose que, comme toutes les entreprises commerciales, nous essayons de faire nos achats au meilleur prix.

M. COWAN: La plupart d'entre nous ne le pensent pas.

M. SCRIVENER: Pour quelle raison ditez-vous cela?

M. COWAN: Parce que les actions de la *Northern* sont si soigneusement protégées.

M. SCRIVENER: Selon vous, nous faisons des opérations commerciales peu judicieuses, parce que nous détenons le capital; en d'autres termes, nous n'exploitons pas notre entreprise d'une manière rentable, parce que nous en sommes les propriétaires.

M. COWAN: Le tarif des appels interurbains est-il réglementé en Ontario et au Québec?

M. SCRIVENER: Oui, bien sûr.

M. COWAN: Je pose cette question, parce que M. Crump, du Pacifique-Canadien, et M. Gordon, du National-Canadien, ont adressé une lettre datée du 30 août 1961 à M. Balcer. Ils y indiquent que le public paie les appels téléphoniques interurbains au Canada 50c. plus cher qu'aux États-Unis, où ces taux sont réglementés par la Commission fédérale des communications. Est-il vrai, comme le disent MM. Crump et Gordon, que les prix des appels interurbains au Canada sont de 50c. plus élevés qu'aux États-Unis?

M. VINCENT: Je pense que c'est exact, en effet. Que la proportion indiquée soit exacte ou non, le fait reste que les taux sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Mais on ne peut comparer la situation de nos deux pays; au Canada, la population est disséminée d'un océan à l'autre.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, sur un point d'ordre, cela ne marche pas. On nous a dit tout à l'heure que les taux sont plus bas, parce que les centres sont plus petits.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Beaulé, pourriez-vous permettre à M. Cowan de terminer son interrogatoire.

M. COWAN: La lettre publique adressée à M. Balcer en date du 30 août 1961 n'a jamais été contestée publiquement par la Compagnie de téléphone Bell. En 1960, la Société Radio-Canada a fait de la publicité dans l'espoir de fournir un service pendant dix ans aux stations d'émissions de Radio-Canada et il se trouve qu'au Canada, le National-Canadien dispose d'un réseau qui s'étend de Terre-Neuve aux territoires du Yukon. La compagnie de téléphone Bell a soumissionné pour ce contrat et Radio-Canada le lui a décerné. Pourriez-vous me dire pourquoi la compagnie Bell n'en a pas parlé au National-Canadien, tout d'abord afin de savoir quel serait son prix, à titre de sous-traitant, à Terre-Neuve et dans le territoire du Yukon. Vous arrive-t-il souvent d'être le premier soumissionnaire sans demander le prix du sous-traitant auparavant?

M. VINCENT: Je crois que nous l'avons demandé après la conclusion du contrat. Le National-Canadien nous en a fourni les moyens après que nous avons obtenu le contrat, par bribes.

M. COWAN: Pour commencer, comment avez-vous pu faire une soumission sans savoir ce que le sous-traitant allait offrir?

M. VINCENT: Je pense que nous le savions.

M. COWAN: Comment?

M. VINCENT: D'après notre expérience, nous connaissons les taux lorsque la société de chemins de fer nous procure les moyens de le savoir.

M. SCRIVENER: Elle a établi des taux commerciaux comme les nôtres. Nous savions que, si nous en avions besoin, à un moment donné, elle nous les soumettrait en se basant sur son tarif commercial, et vice versa. Si une offre nous était faite, elle savait que nous lui ferions connaître ces prix en nous fondant sur notre tarif commercial ordinaire. Nous avons donc établi notre soumission, forts de l'assurance qu'elle nous procurerait ces prix en se basant sur ses taux commerciaux en usage.

M. COWAN: Dans leur lettre, MM. Crump et Gordon déclaraient:

> En supposant que le maintien d'une certaine concurrence dans l'industrie des communications est favorable à la nation, nous pensons que

vous conviendrez qu'il est impossible de maintenir cette concurrence, si nous permettons à un groupe particulier de coter des prix inférieurs, quand existe la concurrence, et de glaner d'autres avantages grâce à l'application de taux plus élevés pour d'autres services.

M. SCRIVENER: Il n'en est pas ainsi. Ces taux sont sanctionnés par la Commission des transports, comme les autres.

M. COWAN: Vous faites probablement valoir à la Commission des transports que vous ne pouvez exploiter votre affaire à un taux moindre et vous les fixez à 50c. de plus qu'aux États-Unis.

M. SCRIVENER: A cause de la situation propre au Canada, bien sûr.

M. ROCK: D'après votre rapport, vous êtes le propriétaire exclusif de la *Northern Electric*, ce qui veut dire, en substance, que les bénéfices de la *Northern Electric* reviennent à la Compagnie de téléphone Bell. Bien entendu, ce n'est pas contraire à son intérêt; c'est tout à son avantage.

Une VOIX: Pour les abonnés.

M. ROCK: On ne parle pas des abonnés, mais des actionnaires de la Compagnie Bell.

(*Texte*)

M. LACHANCE: J'aimerais savoir, monsieur le président, peut-être a-t-on déjà répondu à cette question-là, j'aimerais savoir la proportion de ventes de la *Northern Electric*... On a dit qu'elle était de 90 p. 100 à la Compagnie de téléphone Bell. Est-ce exact?

M. VINCENT: 90 p. 100?

M. LACHANCE: Est-ce que la *Northern Electric* vend à d'autres compagnies?

M. VINCENT: Oui, les ventes de la *Northern Electric* sont un peu au-delà de 50 p. 100 à la *Bell Telephone*, le reste étant en dehors, mais un peu plus de la moitié des ventes se font au *Bell Telephone*.

M. LACHANCE: De quelle façon procédez-vous, quel est le barème qui régit la vente à d'autres intérêts qu'au *Bell Telephone*?

M. VINCENT: Ils sont en concurrence avec tous les autres, ils vont faire du mieux qu'ils peuvent. A part cela, il pourrait arriver que les ventes à d'autres compagnies soient plus élevées que les ventes au *Bell*. Mais comme c'est actuellement, ça s'adonne que 52 ou 53 p. 100 des ventes de la *Northern Electric* se font au *Bell*.

Il pourrait arriver à un moment donné que les ventes en dehors du *Bell* soient plus élevées que les ventes au *Bell*. Actuellement, ce n'est pas cela qui se produit.

M. BEAULÉ: Je suis un peu confus, monsieur le président. Tout à l'heure, on nous a dit que dans un petit centre les taux étaient plus bas, à cause de l'équipement et de la modernisation dans les grands centres.

Si on prend Trois-Rivières, Québec et Montréal, on établit la comparaison suivante: Trois-Rivières a une population de soixante quinze mille, Québec de deux cent mille et Montréal d'un million et demi, et les taux sont à peu près la même chose.

Tout à l'heure, on nous a dit que, par exemple, les taux sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, est-ce que c'est à cause que la population est plus élevée qu'au Canada?

M. VINCENT: Pas seulement que la population est plus élevée. C'est peut-être aussi le développement, le nombre d'appels de longue distance.

M. BEAULÉ: Tout à l'heure, on nous a dit que plus la population est grande plus les taux sont élevés...

M. VINCENT: L'interurbain...

M. BEAULÉ: Alors, si la population est plus élevée aux États-Unis, les taux devraient être plus chers.

M. VINCENT: On ne parle plus d'échange, on parle de l'interurbain. Quand on parle qu'il y avait un plus grand développement aux États-Unis qu'ici, on parle de l'interurbain.

M. BEAULÉ: Prenons le cas de Québec, de Trois-Rivières et de Montréal. Montréal a une population qui est sept fois supérieure à celle de Québec.

M. VINCENT: Votre comparaison...

M. BEAULÉ: C'est plus facile à comprendre. Québec a une population de deux cent mille et Montréal a une population d'un million et demi.

M. VINCENT: Vous comparez les taux pour votre échange local. Il faut comparer cela avec l'interurbain.

M. BEAULÉ: Il faut comparer cela avec l'interurbain. Pourtant, on a dit tout à l'heure que pour l'équipement ça coûtait plus cher.

M. VINCENT: Pour le service local.

M. BEAULÉ: A Montréal, vous avez un million et demi de population et à Québec vous avez deux cent mille.

M. VINCENT: Ca coûte plus cher pour le service local.

M. BEAULÉ: Quelle est la différence?

M. SCRIVENER: La ligne individuelle à Montréal est de $5.85, à Québec de $5.30.

M. BEAULÉ: A Ottawa?

M. SCRIVENER: La même chose qu'à Québec $5.30 pour la ligne individuelle.

M. BEAULÉ: $5.85?

M. SCRIVENER: Le taux de vente.

M. BEAULÉ: D'accord. Maintenant, une autre question.

Vous demandez d'augmenter les directeurs de 15 à 20. Advenant qu'il y ait un vote sur le conseil d'administration et qu'il se produirait une égalité...

M. VINCENT: Le président du Conseil s'abstiendrait, je suppose.

M. BEAULÉ: C'est ce que vous supposez. Je vous demande: s'il arrive un vote et qu'il y avait un directeur qui siège et qu'il y a égalité, est-ce que le président n'est pas considéré comme étant un directeur?

M. VINCENT: Peut-être qu'il ne voterait pas.

M. BEAULÉ: Tous les 20 directeurs ne seraient peut-être pas tous du même avis.

M. VINCENT: Vous voulez avoir 19 ou 21 directeurs?

M. BEAULÉ: Normalement, il faut un chiffre impair.

M. VINCENT: C'est peut-être une bonne suggestion; on demanderait 19 ou 21.

M. BEAULÉ: 19.

M. BALCER: Tantôt on nous disait qu'il y a aux États-Unis, qu'aux États-Unis l'interurbain était moins dispendieux, parce qu'il y avait plus de concentration. Alors, comment se fait-il que dans les provinces de l'Ouest il y a moins de concentration de population, et que les taux sont moins chers que dans la région de Toronto et de Montréal.

M. VINCENT: C'est encore une comparaison. Vous dites que l'interurbain est meilleur marché dans les provinces de l'Ouest que dans l'Ontario et le Québec?

M. BALCER: Oui, je l'ai constaté moi-même, à moins que cela n'ait changé. C'est moins cher. Je crois qu'il y aurait intérêt à ce que la compagnie nous fournisse au Comité tous ces renseignements-là.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BALCER: Des renseignements comparatifs entre les différentes provinces du Canada et une comparaison avec les États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous faire cela, monsieur Vincent?

M. VINCENT: Certainement.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: C'est à vous, monsieur MacDonald.

M. MACDONALD: L'un des nouveaux administrateurs sera-t-il désigné par l'*American Telegraph & Telephone*?

M. VINCENT: Actuellement, l'un d'eux est désigné par cette compagnie et nous pensons que ce serait toujours le cas.

M. MACDONALD: Ainsi, on n'en augmenterait pas le nombre?

M. VINCENT: Non.

M. MACDONALD: Vous avez affirmé que la compagnie *American Telephone & Telegraph* détenait à peu près 2 p. 100 de vos actions; mais cela ne veut pas dire qu'elle en a la mainmise.

M. VINCENT: Non, pour ce qui concerne la question de propriété et le reste, nous avons en fait un directeur américain; mais ce n'est pas à cause de la proportion de 2.8 p. 100, mais bien parce que nous exploitons un réseau continental. Ce qui nous lie surtout à la Compagnie Bell n'est pas ce titre de propriété, pas plus que la proportion de 2.8 p. 100. Nous avons conclu un accord pour nous rendre des services mutuels aux termes duquel nous bénéficions d'un certain travail de recherches effectué dans cette société, bien que, ces dernières années, nous ayons entrepris plus de recherches dans nos laboratoires d'Ottawa; mais je pense que nous allons toujours en dépendre. En effet, ce laboratoire de la Compagnie de téléphone Bell nous dispense bon nombre de conseils au sujet de l'exploitation de notre réseau continental. C'est la raison pour laquelle nous tenons à nous assurer un représentant de l'entreprise américaine.

M. MACDONALD: Avez-vous conclu un accord contractuel important avec la compagnie *American Telephone & Telegraph*?

M. VINCENT: Nous avons conclu l'accord en question. Il nous assure les résultats du travail entrepris au laboratoire de la Compagnie Bell. Ce dernier compte 15,000 employés; c'est un laboratoire très important.

M. MACDONALD: Et vous payez une quote-part pour ce service?

M. VINCENT: Selon l'accord, nous versons 1 p. 100 de nos recettes.

M. MACDONALD: La Commission des transports a-t-elle également examiné les dispositions de cet accord?

M. VINCENT: Oui.

M. COWAN: Versez-vous 1 p. 100 de votre revenu brut ou net?

M. VINCENT: Nous payons 1 p. 100 sur notre revenu brut.

M. MACDONALD: Cet accord vous donne-t-il le droit d'accès aux recherches, aux brevets et autres avoirs? Vous donne-t-il encore d'autres droits?

M. VINCENT: Certainement, il nous donne encore bien d'autres avantages dans le domaine des méthodes comptables et de la construction, de la gestion des établissements et de toute nouvelle méthode relative aux travaux d'installation et autres entreprises similaires. Les conditions de cet accord dépassent

largement le domaine des recherches. C'est probablement un des aspects les plus importants.

M. SCRIVENER: Et, au point de vue de l'exploitation, nous voulons déterminer si notre organisation est bonne, s'il nous est possible de l'améliorer et si notre gestion ne pourrait être meilleure. Nous échangeons tous les renseignements disponibles. Par exemple, si je voulais connaître les pratiques de la société à Cleveland ou à Los Angeles, afin de déterminer s'il nous est possible d'améliorer nos propres méthodes, nous recevrions les renseignements voulus. Nous établissons constamment des comparaisons complètes et détaillées entre les méthodes d'exploitation de cette entreprise et des nôtres. Pour ma part, je suis convaincu que cette formule nous a permis d'assurer un service meilleur et plus efficace et de fournir à nos employés le stimulant et les motifs nécessaires pour mieux s'acquitter de leur tâche, puisqu'il n'en reste pas moins que nous sommes en concurrence constante avec toutes les autres compagnies du réseau de la Compagnie de téléphone Bell aux États-Unis.

M. MACDONALD: Et pour ce qui a trait à l'expansion industrielle locale, je veux dire par là les dessins et les brevets industriels, vous compense-t-on pour les services que vous fournissez?

M. SCRIVENER: Nous avons conclu une entente mutuelle pour les brevets.

M. MACDONALD: Les exportations de la *Northern* se chiffrent à quelque 7 ou 8 millions de dollars. Une partie de ces exportations est-elle dirigée vers le marché américain?

M. VINCENT: La plus grosse partie de ces marchandises, me semble-t-il; mais nous projetons d'en exporter encore bien plus.

M. MACDONALD: Certaines dispositions contractuelles vous empêchent-elles de fournir du matériel à l'*American Telephone & Telegraph* et à ses succursales?

M. VINCENT: Non. Nous vendons une grosse partie de nos marchandises à des compagnies d'exploitation téléphonique américaines. Voulez-vous dire par là que les exportations de la *Northern* aux États-Unis déplaisent aux fournisseurs américains?

M. MACDONALD: Non, je vais être plus précis. Êtes-vous liés à l'*American Telephone & Telegraph* par un contrat quelconque aux termes duquel vous ne pouvez pénétrer dans son territoire?

M. VINCENT: Non.

M. SCRIVENER: Récemment, nous avons conclu une vente de câbles métalliques de plusieurs millions de dollars avec la *Western Electric.*

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Lachance.

(*Texte*)

M. LACHANCE: Monsieur le président, pour revenir à la *Northern Electric,* si j'ai bien compris tantôt, vous avez dit qu'environ 54, 55 p. 100 des ventes de la *Northern Electric* étaient faites à la *Bell Telephone.*

M. VINCENT: Quelque chose de semblable.

M. LACHANCE: Ce qui laisserait environ 45 p. 100 en dehors de la *Bell Telephone* et de la *Northern Electric.* Je comprend que la *Northern Electric* doit vendre aux compétiteurs de la *Bell Telephone.*

M. VINCENT: Quand vous dites: compétiteurs, vous voulez dire d'autres compagnies de téléphone?

M. LACHANCE: Oui.

M. VINCENT: On n'appelle pas cela des compétiteurs.

M. LACHANCE: Ce ne sont pas des compétiteurs?

M. VINCENT: Parce que s'ils vendent à des systèmes, on n'est pas pour aller s'installer au Manitoba ou ailleurs. Il n'y a pas deux compagnies de téléphone dans la même ville. Ce que vous voulez dire, c'est qu'ils vendent à d'autres compagnies de téléphone qu'à nous?

M. LACHANCE: D'un autre côté, ça se trouve à être la *Bell Telephone* qui décide des prix.

M. VINCENT: Non, les autres peuvent acheter ailleurs. D'ailleurs, il y a bien des compagnies de téléphone qui n'achètent pas la *Northern Electric,* qui achètent d'*Automatic* et d'*Erickson.* Les gens qui achètent de la *Bell Telephone,* c'est qu'ils trouvent que c'est à leur avantage.

M. LACHANCE: Vous dites qu'il y a eu deux compagnies de téléphone, il ne peut pas y avoir deux compagnies de téléphone.

M. VINCENT: Non, il ne peut pas y en avoir. Il peut y en avoir eu deux, mais cela n'a pas de sens.

(*Traduction*)

M. MACEWAN: Quelles sont, approximativement, les succursales affiliées de la *Northern Electric*?

M. VINCENT: La *Dominion Sound Equipment.* Cette société a établi récemment une succursale aux Caraïbes, surtout parce qu'elle cherchait à assurer ce marché à l'Occident. On a cru qu'il serait utile d'y établir une entreprise. Ce sont les deux seules succursales, me semble-t-il?

M. MACEWAN: La Compagnie Bell a-t-elle des actions dans la *New Brunswick Telephone and Telegraph Company*?

M. VINCENT: Oui.

M. MACEWAN: Dans quelle proportion?

M. VINCENT: A peu près un tiers.

M. MACEWAN: Avez-vous fait des placements dans la *Maritime Telephone and Telegraph Company*?

M. VINCENT: Oui, mais assez minimes. Je crois qu'ils sont de l'ordre de 8 à 10 p. 100.

M. MACEWAN: Ce procédé devrait procurer des avantages à ces compagnies, n'est-ce pas?

M. VINCENT: De la même manière que la réciprocité des services directs qui existe entre notre compagnie et l'*American Telephone & Telegraph.* La compagnie américaine ne cherchera pas à établir un service direct entre elle-même et les autres compagnies. Si nous avons cette réciprocité avec votre compagnie, se dit-elle, vous pouvez assurer ce service à d'autres compagnies, si tel est votre désir.

M. MACEWAN: Ce procédé lui procure l'avantage de bénéficier de ce service. Avez-vous un membre du Conseil d'administration de la compagnie Bell des provinces maritimes?

M. VINCENT: Pas du conseil d'administration de la Compagnie Bell; il faudrait dire plutôt un représentant de la Compagnie Bell.

M. SCRIVENER: Si votre question est la suivante: avons-nous un administrateur du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Écosse, la réponse est non.

M. VINCENT: Nous avons un agent de la Compagnie Bell qui est administrateur dans les provinces Maritimes et au Nouveau-Brunswick.

M. SCRIVENER: Aucun administrateur des provinces de l'Atlantique ou des Maritimes ne fait partie de notre conseil d'administration.

M. STENSON: Vous nous avez dit que vous aviez un administrateur de la compagnie américaine et non de celle que vous avez dans les provinces de

l'Atlantique. Tous vos autres administrateurs sont-ils du Québec et de l'Ontario?

M. VINCENT: Oui, tous les autres sont de notre propre territoire.

M. STENSON: Dans quelles villes la *Northern Electric* travaille-t-elle?

M. VINCENT: La *Northern*?

M. STENSON: Oui, la *Northern*.

M. VINCENT: Son champ d'action s'étend d'un océan à l'autre.

M. STENSON: Où sont les fabriques qui vous fournissent votre matériel?

M. VINCENT: Elles se trouvent un peu partout, la plupart en Ontario et au Québec. Mais il y en a de plus petites dans d'autres provinces.

M. SCRIVENER: C'est un organisme distributeur, puisqu'elle vend à bon nombre d'entreprises canadiennes. Elle a également des agences de distribution dans tout le pays; mais tous les ateliers de production sont en Ontario et au Québec.

M. VINCENT: Et elle a des bureaux, je suppose.

M. SCRIVENER: Des agences de vente et organismes similaires; mais elle ne fabrique qu'en Ontario et au Québec.

M. STENSON: Vos administrateurs se réunissent-ils à Ottawa ou à Montréal?

M. VINCENT: Nous nous réunissions à Montréal...

M. COWAN: Je paie les impôts en Ontario et je dois payer 15c. par gallon pour l'usage des chemins et routes de la province. Quel est le taux de rétribution de la Compagnie de téléphone Bell aux municipalités et à la province pour avoir le droit d'installer ses poteaux téléphoniques le long des routes?

M. VINCENT: Nous payons des impôts au même titre que tout usager de la grand-route.

M. COWAN: Les compagnies de transport paient également des impôts; mais elles sont aussi tenues de payer une taxe par gallon pour l'usage des chemins et grand-routes; et vous avez le droit d'employer librement ces routes sans payer de droit de passage pour les poteaux que vous y installez!

M. VINCENT: En effet.

M. ROCK: Et il en est de même dans les municipalités.

M. VINCENT: En effet.

M. ROCK: Il existe une loi visant les entreprises d'utilité publique aux termes de laquelle les municipalités doivent vous accorder le droit de passage dans toute la province.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Avez-vous d'autres questions à poser?

M. BALCER: Je crois savoir que dans le district rural du Québec la Compagnie de téléphone Bell ne paie pas d'impôts pour l'installation de ses poteaux téléphoniques. Il y a un article spécial dans le code municipal qui, sauf erreur, les exempte des impôts municipaux. Est-ce exact?

M. VENNE: Je vais répondre à cette question. Cela dépend des dispositions du code municipal au chapitre des villes. Nous sommes protégés et, d'autre part, elles peuvent imposer des impôts sur les poteaux et sur le matériel. Mais en vertu du code municipal même, on ne peut pas nous taxer à cause de la valeur du mot «immeuble». On a fait maintes représentations à Québec à ce sujet. Une seule fois, il y a vingt ans, je crois qu'on a pris certaines mesures d'exception après qu'une petite entreprise téléphonique eut déclaré au gouvernement qu'elle n'était pas en mesure de payer les taxes. Mais rien ne s'est fait dans ce domaine-là. Notre compagnie paie des taxes, ne l'oubliez pas; mais nous considérons que la définition n'est pas concluante et que nous n'y sommes pas tenus.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je crois savoir que la Compagnie de téléphone Bell a fait un travail de pionnier en installant un grand nombre de ses lignes sous terre dans des régions rurales. C'est un excellent programme, et, s'il en est ainsi, où en êtes-vous dans ce domaine à l'heure actuelle?

M. SCRIVENER: Cette question vient d'un autre parti, un des messieurs de gauche en est l'auteur. Dans une telle situation, considérant la question sous l'angle rural, la compagnie irait jusqu'à enterrer ses poteaux, s'il en était ainsi. Lorsque nos câbles se trouvent dans des quartiers d'habitation, notre premier choix est de les installer sous terre. Dans les régions rurales, nous les installons sous terre lorsque l'aspect économique en est plus avantageux que l'installation des poteaux. S'il faut exploiter un réseau près de Sudbury, par exemple, on constate que l'installation de câbles souterrains est fort coûteuse; mais, s'il s'agit d'installer un réseau à travers un terrain en culture, les câbles souterrains sont économiques. A tout prendre, nous préférons une installation souterraine, parce que, fondamentalement, elle offre plus de sécurité. Le seul danger qu'elle peut courir résulterait d'un dommage causé par un particulier qui la détruirait en creusant la terre pour y faire une installation quelconque. Ce genre d'accident arrive; mais en règle générale, une fois placées sous terre, nos installations ne souffrent pas des dommages résultant des tempêtes et ne courent pas d'autres dangers de ce genre.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): L'entretien que vous devez assurer est considérablement réduit par l'installation souterraine de vos lignes. Mais, à supposer qu'un particulier, au cours de ses travaux, coupe vos câbles, qui en est responsable? Lui en imputeriez-vous les frais?

M. SCRIVENER: C'est un des risques de nos entreprises. Lorsqu'il arrive à un abonné de sectionner un de nos câbles, cet incident est classé parmi les risques de l'entreprise et, à vrai dire, ces frais sont compris dans le prix de son installation.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je vous remercie.

M. COWAN: Pour en revenir à la question des poteaux sur la grand-route, je suppose, par exemple, qu'un automobiliste conduise sa voiture le long de la grand-route, en tenant compte des règles de la prudence, et qu'à l'approche d'un autre automobiliste imprudent, il soit forcé de faire un arrêt brusque. Supposons que le premier automobiliste soit projeté par le choc sur un des poteaux et qu'il en meure. Sa famille n'a-t-elle pas le droit de réclamer des dommages et intérêts pour sa mort à la compagnie téléphonique en cause?

M. SCRIVENER: Si nos poteaux étaient installés d'une manière défectueuse, elle en aurait le droit. Par contre, si nos poteaux sont installés convenablement et en conformité de la loi, elle n'en a pas le droit.

M. COWAN: Supposons que ce poteau soit placé conformément à la loi le long de la grand-route?

M. SCRIVENER: Les dispositions de la loi prévoiraient que les poteaux de la compagnie téléphonique étaient placés sur l'emplacement qui lui était assigné.

M. COWAN: Même sur la voie publique.

M. VINCENT: Cet emplacement doit être approuvé par les autorités provinciales ou municipales. On doit nous en accorder la permission.

M. SCRIVENER: Si ce poteau n'était pas placé convenablement, nous endosserions la responsabilité de tout ceux qui auraient accompli un travail défectueux.

M. COWAN: Qui en déciderait?

M. SCRIVENER: Les autorités dont émane ce droit de passage.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? L'article est-il approuvé?

M. BALCER: L'un de ces administrateurs représenterait-il le mouvement ouvrier?

M. VINCENT: Comment?

M. BALCER: Parmi les cinq nouveaux administrateurs que vous comptez nommer à l'exécutif, y aura-t-il un représentant du mouvement ouvrier?

M. VINCENT: Non, telle n'est pas notre intention.

M. ROCK: Il cesserait d'en faire partie, de ce fait.

Le PRÉSIDENT: L'article 1er est-il approuvé?

L'article est approuvé.

Le préambule est-il approuvé?

Le préambule est approuvé.

Le titre est-il approuvé?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, pas trop vite. J'ai un amendement à apporter à l'article 8, troisième ligne, relativement à ceci: après le mot «au moins» ...changer cela par 19. Ceci dans le but d'éviter des conflits dans l'administration.

M. LACHANCE: Vous n'aimeriez pas mieux 21?

M. VINCENT: J'aimerais mieux garder 20.

(*Traduction*)

Pour ma part, je m'en tiendrais plutôt à 20.

M. ROCK: Si ces messieurs veulent se présenter au Comité pour obtenir l'autorisation de nommer 25 administrateurs et nous poser encore une fois toutes ces questions, autant leur en accorder la permission dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! M. Beaulé a fait une proposition. Se trouve-t-il quelqu'un pour appuyer la motion? Oui, avec l'appui de M. Balcer, que l'article 1er soit modifié ainsi qu'il suit. A la deuxième ligne le texte se lirait ainsi qu'il suit: «Par un conseil d'administration composé de cinq membres au moins et de vingt et un membres au plus.»

(*Texte*)

En français, dans la deuxième ligne de l'article 1er: un conseil d'administration composé d'au moins 5 membres et de 21 membres au plus.

(*Traduction*)

Quelle est la volonté du Comité?

M. ROCK: Ne pourrions-nous discuter ce point?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. ROCK: La compagnie veut avoir vingt administrateurs. Je ne vois pas pourquoi nous lui en imposerions 21. Pourquoi le ferions-nous?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Pas encore. Lorsque le conseil d'administration se réunit et qu'il y a un vote et que le conseil est formé de 20 membres, à ce moment-là, qui va avoir la prépondérance?

M. ROCK: Vous avez dit sur 10...

(*Traduction*)

Si nous apportons une modification au bill, ce dernier devrait-il encore être soumis au Sénat?

Le PRÉSIDENT: M. Beaulé désire retirer son amendement. Êtes-vous d'accord, monsieur Beaulé?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Le président est parmi les administrateurs.

M. VENNE: Excepté que, d'après la loi sur les compagnies, celui qui préside a un droit additionnel quand il y a égalité des voix. Je ne crois pas que le nombre de 21 puisse changer du tout la situation.

M. BEAULÉ: Dans toutes les compagnies, je crois que le nombre des administrateurs est un chiffre impair.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, ...

M. BALCER: C'est parce que nous avons confiance en l'avenir de la *Bell Telephone* et on sait qu'ils ont tellement d'affaires...

M. BEAULÉ: Si le vote du président est prépondérant, l'amendement est rejeté.

Le PRÉSIDENT: D'après la loi sur les compagnies, je ne voulais pas jusqu'ici m'en mêler, je ne voulais pas me mêler à la discussion, mais je devais dire cela.

(*Traduction*)

Le titre est-il approuvé?

(Approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il approuvé?

(Approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Vais-je déposer le bill sans autre modification?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup.

M. VINCENT: Je suis heureux d'avoir eu l'occasion d'assister à ce Comité. Bien entendu, l'étude du bill était fort simple; mais, pour ma part, c'est avec plaisir que j'ai saisi l'occasion d'assister à ce Comité et de vous fournir les renseignements demandés. Je n'avais pas l'intention d'adhérer au bill à tout prix. Nous avons répondu à vos questions avec plaisir.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCE DU MARDI 1er SEPTEMBRE 1964

Concernant le

Bill S-39, Loi constituant en corporation la *Meota Pipe Lines Ltd.*

TÉMOINS:

L'honorable R. A. Bell, C.R., agent parlementaire; MM. A. John Cressey et Stanley Reesor Kaufman

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964
21193—1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Jean-T. Richard

Vice-président: James Brown

MM.

Addison
Armstrong
Balcer
Basford
Beaulé
Béchard
Berger
Boulanger
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*)
Cantelon
Cantin
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
[1]Émard
Fisher
Foy
Godin
Granger
Grégoire
Guay
Hahn
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
[2]Kindt
Korchinski
Lachance
Lamb
Laniel
Latulippe
Lessard (*Saint-Henri*)
Lloyd
Macdonald
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
McNulty
Millar
Mitchell
Muir (*Lisgar*)
Nugent
Olson
Orlikow
Pascoe
Prittie
Pugh
Rapp
Regan
Rhéaume
Rock
Ryan
Southam
Stenson
Tucker—60.

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

---

[1] M. Leblanc remplace M. Émard le 13 juillet 1964.

[2] M. Horner (*Acadia*) remplace M. Kindt le 31 août 1964.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 13 juillet 1964.

Il est ordonné:—Que le nom de M. Leblanc soit substitué à celui de M. Émard sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

JEUDI 20 août 1964.

Il est ordonné:—Que le Bill S-39, Loi constituant en corporation la «*Meota Pipe Lines Ltd.*», soit référé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

LUNDI 31 août 1964.

Il est ordonné:—Que le nom de M. Horner (*Acadia*) soit substitué à celui de M. Kindt sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le 1er SEPTEMBRE 1964.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le Bill S-39, Loi constituant en corporation la «*Meota Pipe Lines Ltd.*», et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

Le 1er SEPTEMBRE 1964.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité a fait rapport aujourd'hui du Bill S-39, Loi constituant en corporation la «*Meota Pipe Lines Ltd.*» dans son troisième rapport.

L'article 3 dudit bill prévoit que le capital social consistera en quatre millions d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Le Comité recommande à cet égard, aux fins de l'imposition des droits prévus par le paragraphe (3) de l'article 94 du Règlement, que les quatre millions d'actions sans valeur nominale ou au pair soient censés avoir une valeur globale de quatre millions ($4,000,000.00).

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

Le rapport est agréé le 1er septembre 1964.

Le 8 SEPTEMBRE 1964.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Ci-joint un exemplaire des *Procès-verbaux et témoignages* concernant le Bill S-39, Loi constituant en corporation la «*Meota Pipe Lines Ltd.*» (fascicule n° 5).

Le président,
JEAN-T. RICHARD.

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 1er septembre 1964.
(14)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit ce matin à 10 heures 38, sous la présidence de M. Jean-T. Richard.

Présents: MM. Armstrong, Beaulé, Béchard, Cantelon, Cantin, Cowan, Crossman, Granger, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Leblanc, MacEwan, McBain, McNulty, Nugent, Rapp, Richard et Southam—18.

Aussi présents: L'honorable R. A. Bell, C.R., agent parlementaire inscrit, MM. A. John Cressey, avocat, et R. Kaufman, président de la *Meota Pipe Lines Ltd.*

Le Comité étudie le Bill S-39, Loi constituant en corporation la *Meota Pipe Lines Ltd.*

Sur le préambule: Le président invite le parrain du projet, M. Terry Nugent, député, à présenter l'agent parlementaire, l'honorable R. A. Bell, C.R.

A son tour, l'honorable R. A. Bell, C.R., présente MM. A. John Cressey et R. Kaufman.

Le préambule, les articles 1 et 2 sont adoptés.

Au sujet de l'article 3: Le secrétaire du Comité lit une déclaration solennelle, en date du 7 mai 1964, déposée auprès du secrétaire en chef des Comités, sur la valeur nominale ou au pair des actions.

CANADA
PROVINCE DE L'ALBERTA
A SAVOIR

LA QUESTION DE LA DEMANDE PROPOSÉE DE LA CONSTITUTION EN CORPORATION DE LA «*MEOTA PIPE LINES LTD.*»

Moi, STANLEY REESOR KAUFMAN, de la ville d'Edmonton, dans la province d'Alberta, déclare solonnellement

1. Que je suis l'un des administrateurs proposés et le premier actionnaire proposé de la compagnie proposée.
2. Que le capital social proposé de la compagnie sera de quatre. millions de dollars ($4,000,000) et pour les fins de capitalisation les quatre millions (4,000,000) d'actions sans valeur au pair seront évaluées au taux de Un dollar ($1.00) l'action.

ET je fais cette déclaration solennelle la croyant en toute conscience vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet qui si elle avait été faite sous serment et aux termes de l'*Alberta Evidence Act.*

DÉCLARÉE devant moi dans la
Ville d'Edmonton, dans la
Province d'Alberta,
Ce septième jour du mois de
mai, A.D. 1964.

S. R. KAUFMAN

A. J. Cressey
Notaire public dans et
pour la province
d'Alberta.

Sur une motion de M. Horner (*Acadia*), appuyée par M. Southam, il est ensuite

Résolu—que, pour la perception des taxes prévues dans le règlement de la Chambre 94(3), le Comité recommande que le capital social proposé consistant en 4 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair ait une valeur de quatre millions de dollars ($4,000,000).

Les article 3 à 11 inclusivement, le titre et le Bill sont adoptés séparément et le président propose le rapport du Bill sans modification.

Le Comité demande que la carte illustrant la route entièrement canadienne de la *Meota Pipe Lines Ltd.*, comme document n° 1, et le règlement déjà déposé auprès de la direction des Comités et bills d'intérêts privé, comme document n° 2, soient publiés en appendice au *Procès-verbal et témoignages* d'aujourd'hui.

A 10 heures 53 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Maxime Guitard.

TÉMOIGNAGES

Le MARDI 1er septembre 1964.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Ce matin, nous devons étudier un Bill constituant en corporation la *Meota Pipe Lines Ltd.*

J'annoncerai le préambule et demanderai ensuite au parrain du Bill S-39 M. Nugent, député, de présenter l'agent parlementaire, l'honorable R. A. Bell, C.R.

Préambule.

M. NUGENT: Monsieur le président, messieurs, vous apprendrez avec plaisir, je le sais, que je n'ai pas l'intention de faire un discours et je ne crois pas que M. Bell se propose vraiment de faire un long discours.

Tous les membres du Comité savent, j'en suis sûr, qui est M. Dick Bell, C.R. Il était ministre dans le dernier gouvernement.

M. Bell présentera les autres témoins qui doivent comparaître devant vous ce matin.

J'espère qu'il ne sera pas nécessaire pour moi de prendre part aux délibérations. Mais, bien entendu, si l'un de vous a des questions pertinentes ou non pertinentes même à poser, je serai heureux d'y répondre.

Monsieur Bell.

Hon. R. A. BELL, C.R. (*Agent parlementaire*): Monsieur le président, messieurs, par expérience, j'appartiens à cette école qui croit que les agents parlementaires doivent être vus et non entendus. Je n'ai que deux ou trois brèves remarques à faire.

A mon avis, le Bill est présenté sous la forme courante, devenue traditionnelle depuis sa mise en vigueur par l'Office national de l'énergie. En vertu de cette loi, comme le Comité le sait, seule une compagnie peut construire ou mettre en service un pipeline. Selon la définition du Bill, une compagnie est celle qui a été constituée par une loi spéciale du Parlement.

Ce pipeline particulier n'est en aucun sens une entreprise destiné au gain; il doit servir de véhicule pour répondre à un besoin actuel, et doit désservir en particulier le sud-ouest du Manitoba.

Comme le Comité le sait, la constitution par loi spéciale n'est que le premier pas. Il s'agit par la suite d'acquérir un certificat de commodité et de nécessité publique de l'Office national de l'énergie.

Comme vous pouvez vous en rendre compte, cette ligne doit traverser la frontière qui sépare la Saskatchewan du Manitoba. La distance de la ligne totale prévue est de 42 milles.

M. S. R. Kaufman est ici ce matin pour aider le Comité dans ses délibérations. Si le parlement constitue cette compagnie de pipeline, M. Kaufman est le président proposé de la compagnie.

M. Kaufman est accompagné ce matin de M. A. Jack Cressey, avocat du requérant. M. Cressey aimerait éclairer brièvement le Comité au sujet de deux ou trois questions.

M. A. J. CRESSEY (*avocat du requérant*): Monsieur le président, messieurs, les personnes intéressées à la constitution de cette société cherchent à obtenir du gouvernement fédéral une charte leur permettant de construire des pipelines interprovinciaux destinés à transmettre le gaz naturel dans la partie sud-ouest du Manitoba en provenance du sud-est de la Saskatchewan.

Fondamentalement, la procédure habituelle veut qu'ils obtiennent une loi spéciale pour acquérir le statut de compagnie ou d'entité légale. Ils doivent ensuite comparaître devant l'Office national de l'énergie qui décidera des détails de structure et d'économie relatifs à la ligne. La Commission des services publics de la province du Manitoba, où le gaz doit être distribué, doit ensuite établir le taux du gaz ainsi que les modalités et les conditions de la livraison du gaz aux consommateurs.

Les personnes qui demandent cette constitution en société exercent toutes les fonctions relatives à l'administration et au génie auprès d'un groupe de compagnies associées de gaz et d'électricité du Canada qui opère dans tout le pays.

Le président de la *Meota Pipe Lines Ltd,* si la compagnie obtient sa charte, sera Stanley Reesor Kaufman, vice-président et gérant général de la *Great Northern Gas Utilities* (Opérations) *Ltd.*, de la *Plains Western Gas & Electric Co. Ltd.*, de la *Plains Western Gas (Manitoba) Ltd.*, de la *Great Northern Gas Co. Ltd.*, de la *North Shore Propane Co. Ltd.*, et vice-président et trésorier de la *Rockgas Propane Ltd.*

Ce groupe de compagnies distribue du gaz propane dans 106 collectivités du Manitoba et du gaz naturel dans 22 collectivités. A l'heure actuelle, il distribue du gaz naturel à Fort St. John, (C.-B.), à Athabaska, Saint Paul, Leduc, Clamar, Westlock, Morinville, Settler, Hanna, Drumheller, Pincher Creek, Three Hills et Two Hills, toutes de l'Alberta. Au Manitoba, il distribue ses produits à Brandon, Carberry, Morden, Winkler, Altona, Plumb Coulee, et actuellement, il est à installer le gaz naturel à Carmen. Il assure aussi le système de distribution à gaz propane et à air à Sault-Sainte-Marie, en Ontario.

Les compagnies songent à distribuer du combustible dans d'autres régions du Canada et dans bien des cas, comme le service envisagé de gaz naturel dans le sud-ouest du Manitoba, elles devront obtenir un permis pour transporter le gaz d'une province à l'autre.

La route prévue du pipeline, si la *Meota* obtient sa charte, s'étendra d'Alida dans le sud-ouest de la Saskatchewan jusqu'à Melita dans le sud-ouest du Manitoba. Cette région est marquée en rouge sur la carte. Je parle ici de la frontière entre la Saskatchewan et le Manitoba. On envisage de prolonger cette ligne pour desservir la région située plus à l'est de Melita.

Il s'agirait d'un pipeline à diamètre de quatre pouces. Le gaz proviendrait du réseau de la *Saskatchewan Power Corporation* dans le sud-est de la Saskatchewan.

Comme je l'ai dit, au début, le gaz serait distribué dans les environs de Melita. Il n'existe actuellement aucune installation permettant de fournir le gaz naturel dans cette région. Le pipeline transcanadien est situé 61 milles au nord de la région envisagée.

Le groupe de compagnies possède les ressources financières pour construire le réseau.

M. RAPP: Permettez-moi de vous interrompre, s'agit-il de la même compagnie qui opère en Saskatchewan?

M. CRESSEY: Non. Tout le gaz naturel en Saskatchewan est distribué par la *Saskatchewan Power Corporation.*

Mr. RAPP: Ainsi, elle a le monopole de ce marché?

M. CRESSEY: Je préfère ne pas passer de remarques à ce sujet. Il n'y a aucun doute qu'elle dessert toutes les régions de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cressey, avez-vous terminé votre déclaration?

M. CRESSEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser? Sinon, l'article 1 est-il adopté?

M. McBAIN: Monsieur le président, j'ai une question. Monsieur Cressey, où faites-vous votre provision de gaz naturel?

M. CRESSEY: A la ligne interurbaine actuelle de la *Saskatchewan Power Corporation* à Alida. La *Saskatchewan Power Corporation* possède un réseau qui traverse toute la province et nous pouvons nous procurer son gaz à Alida.

M. McBAIN: Et vous achetez votre provision de la *Saskatchewan Power Corporation*?

M. CRESSEY: Oui.

Les articles 1 et 2 sont acceptés.

Article 3—*Capital social.*

Le PRÉSIDENT: Comme la valeur nominale ou au pair des actions n'est pas comprise dans la pétition ou dans le corps du bill, je demanderais au secrétaire de lire la déclaration solennelle faite à cet effet par l'un des pétitionnaires, M. Kaufman.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ lit une déclaration solennelle faite par M. Stanley Reesor Kaufman devant M. A. J. Cressey, notaire public dans et pour la province de l'Alberta.

(*Voir le Procès-verbal d'aujourd'hui*).

Le PRÉSIDENT: Vous remarquerez que le but de cette modification est d'établir une valeur permettant au secrétaire de fixer la taxe appropriée sur ce bill. Elle ne modifie pas l'article 3 du bill. Veut-on proposer une motion à cet effet?

M. HORNER (*Acadia*): Aux fins de l'établissement du prix, je propose que la valeur des actions soit fixée à 1 dollar par action.

M. SOUTHAM: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

M. LEBLANC: Si je comprends bien, le taux de 1 dollar est fixé pour des fins de taxation en ce qui concerne l'émission des actions elles-mêmes, mais existe-t-il actuellement un prix sur le marché pour ces actions? Autrement dit, quel serait le prix marchand de ces actions?

M. CRESSEY: On ne prévoit pas du tout que ces actions seront vendues.

M. LEBLANC: Il s'agirait entièrement d'une affaire privée?

M. CRESSEY: Oui.

M. LEBLANC: Ainsi, elles seraient achetées à 1 dollar?

M. CRESSEY: Oui.

M. LEBLANC: Par conséquent, il n'est absolument pas question d'engagement sous seing-privé ou de quelque chose du genre?

M. CRESSEY: Non.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur l'article 3?

Article 4—*Siège social et autres bureaux*

M. McNULTY: Le paragraphe (3) de l'article 4 prévoit ce qui suit:

> Aucun statut administratif à cette fin n'est valide ni ne peut être mis à exécution avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes émis à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie...

A-t-on tenu compte de l'élément de temps présent lorsqu'il s'agit de convoquer une assemblée de façon que les actionnaires soient avisés suffisamment à l'avance?

M. CRESSEY: Oui, ce point est visé par la Loi sur les compagnies.

M. BELL: Un des articles mis en vigueur par l'article 7 prévoit l'avis.

Le PRÉSIDENT: L'article 4 est-il accepté?

L'article est accepté.

Les articles 5 à 11 inclus sont acceptés.

Le titre est accepté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport du bill?

Des VOIX: Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Voilà qui complète le travail du Comité pour ce matin. Je veux remercier M. Bell ainsi que MM. Cressey et Kaufman.

M. CANTIN: Puis-je demander au Comité que la charte ainsi que la carte soient incluses comme appendice?

M. LEBLANC: Oui, la charte ainsi que la carte, et le règlement qui est probablement déjà rédigé.

M. NUGENT: Le règlement doit être enregistré auprès du secrétaire d'État par la suite.

M. CRESSEY: Messieurs, je crois que le règlement a déjà été préparé, mais, sauf erreur, avant que la charte soit accordée et que le règlement soit enregistré auprès du secrétaire d'État, ces derniers ne peuvent être acceptés. Le secrétaire d'État doit les approuver. Il ne peut le faire avant que la charte soit accordée.

M. LEBLANC: Ce que nous voulons, c'est d'inclure le règlement comme appendice avec la charte, même s'ils doivent subir des changements par la suite.

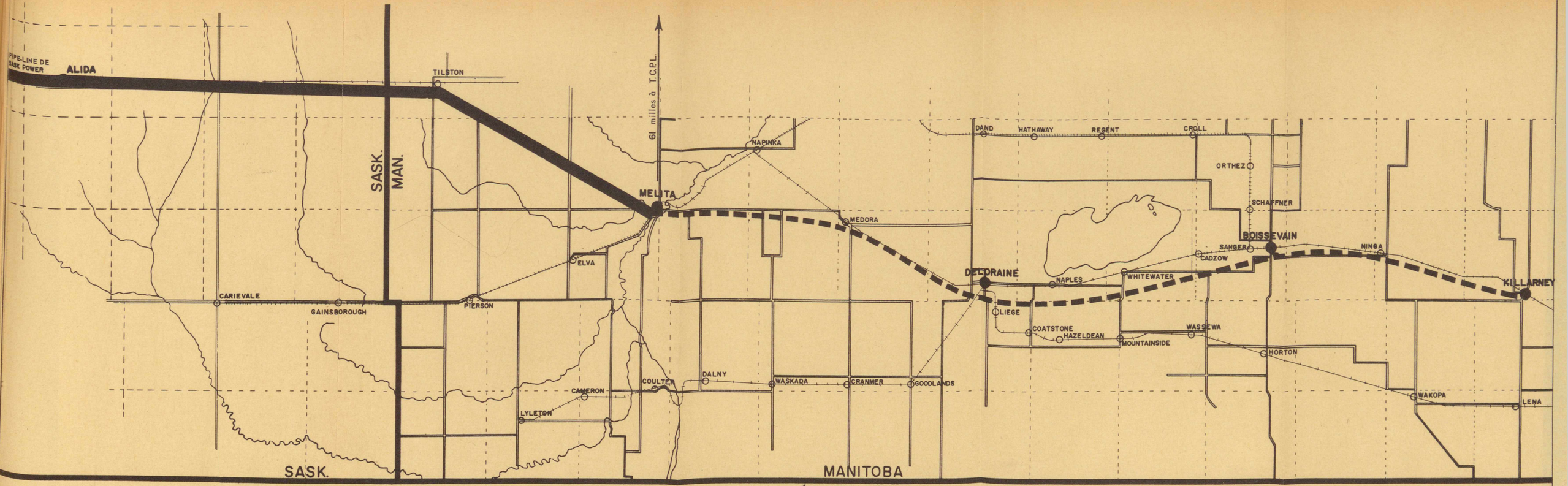
M. NUGENT: Me permettez-vous de proposer quelque chose? Je suis certain que la compagnie n'y verra aucun inconvénient mais, à mon avis, dans l'intérêt de la compagnie, on devrait ajouter, comme le secrétaire d'État insiste réellement parfois sur une modification quelconque des règlements, que le Comité les accepte comme appendice avec cette opposition.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il que le règlement proposé et que la carte proposée de la route soient publiés en appendice?

Assentiment.

Voilà qui termine le travail du Comité.

M. HORNER (*Acadia*): Je propose que nous nous ajournions.



PROVINCE OF MANITOBA
F. RICHARDS
REGISTERED ENGINEER

MEOTA PIPE LINES LTD.

LIGNE DE TRANSMISSION PROPOSÉE

ÉCHELLE: 1"= 3 milles DATE : JUILLET 1964

veu

soie

babl

par

sauf
gistı
secr
acco

appe

que
de l
men
les a

prop

APPENDICES

RÈGLEMENT N° 1

IL EST DÉCRÉTÉ PAR CES PRÉSENTES, comme règlement de la *MEOTA PIPES LINES LTD*, les articles suivants:

INTERPRÉTATION

1. Dans tous les règlements de la Compagnie, cet article compris, à moins que le contexte ou le sujet en question ne comporte une signification différente,

«Assemblée annuelle» signifie l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie requise par les statuts.

«Conseil» signifie le conseil d'administration de la Compagnie.

«Règlements» signifie ce règlement-ci et tout règlement décrété, ou adopté modifiant, complétant ou remplaçant ce règlement ou une partie de ce règlement.

«Compagnie» signifie la Compagnie précédemment nommée.

«Débenture» comprend «obligations» et vice-versa.

«Dividende» comprend un bonus ou tout argent distribué aux actionnaires sous ce nom.

«Assemblée générale» signifie une assemblée des actionnaires.

«Mois» signifie mois de l'année civile.

«Bureau» et «siège social» signifient le siège social actuel de la Compagnie.

«Registre» signifie le registre des actionnaires qui doit être tenu aux termes des statuts.

«Teneur de registres» signifie le secrétaire ou tout autre fonctionnaire ou groupe alors en charge, responsable et maître du registre.

«Sceau» signifie le sceau corporatif de la Compagnie ou tout autre facsimilé de celui-ci.

«Secrétaire» et «Trésorier» comprennent toute personne nommée temporairement ou en permanence pour remplir les fonctions respectives du secrétaire ou du trésorier, ou détenant ces deux postes à la fois.

«Loi spéciale» ou «Charte» signifie la Loi constituant en corporation la Compagnie.

«Assemblée spéciale» signifie toute assemblée générale des actionnaires autre que l'assemblée annuelle.

«Statuts» signifie la Loi spéciale et la Loi sur les compagnies. Le chapitre 53 des Statuts revisés du Canada, 1952, et toute autre loi ou statut qui y est joint ou qui modifie ce chapitre ou toute loi ou statut qui le remplace, et dans le cas d'une substitution, la mention dans les règlements de lois ou de statuts qui n'existent plus sera interprétée comme visant les dispositions remplaçantes dans la nouvelle loi ou le nouveau statut.

Les mots qui ont un certain sens dans les statuts garderont ce même sens.

Les mots employés au nombre singulier seulement comprennent le nombre pluriel et vice-versa.

Les mots désignant des hommes désignent aussi les femmes.

Les mots portant sur des particuliers portent aussi sur les corporations.

2. Les titres employés dans tout ce règlement son insérés pour des raisons de renvoi seulement, et ne doivent pas être considérés ou invoqués pour l'interprétation des termes ou des dispositions de tout article ni ne doivent être

pris en aucune façon comme qualifiant, modifiant ou expliquant l'effet de ces termes ou dispositions.

BUREAUX

3. Le siège social de la Compagnie sera situé dans la ville d'Edmonton, dans la province de l'Alberta, à l'endroit ou à l'adresse que le Conseil peut de temps à autre fixer et déterminer par résolution.

4. La Compagnie peut aussi tenir des bureaux en des endroits ou à des adresses, que ce soit dans la province de l'Alberta ou ailleurs, que le Conseil peut fixer et déterminer par résolution.

SCEAU

5. Le sceau, dont une impression est estampillée dans la marge, sera le sceau de la Compagnie.

ACTIONS EN GÉNÉRAL

6. L'émission d'actions dépendra du Conseil qui peut allouer ou utiliser autrement ces actions au moment, de la façon et aux personnes ou catégories de personnes que le Conseil peut de temps à autre fixer et déterminer par résolution.

FIDUCIES

7. La Compagnie n'est pas tenue de veiller à l'exécution d'aucune fiducie, formelle, implicite ou établie par déduction à l'égard de quelque action et le reçu de l'actionnaire, au nom duquel l'action est inscrite dans les registres de la Compagnie est, pour cette dernière, une libération valable et irrévocable de dividendes ou sommes payables sur cette action, que l'existence de la fiducie ait été notifiée ou non à la compagnie, et la Compagnie n'est pas tenue de veiller à l'affectation du montant versé à l'égard de ce reçu.

CERTIFICATS D'ACTIONS

8. Les certificats d'actions revêtent une forme que le Conseil peut de temps à autre approuver par résolution.

9. Tout actionnaire a droit, sans paiement, à un certificat spécifiant le nombre d'actions qu'il détient et le montant payé pour ces actions. Si un actionnaire a besoin de plus d'un certificat, il doit payer pour chaque certificat supplémentaire la somme déterminée par le Conseil.

10. En cas d'usure, de perte, de vol, d'oblitération ou de destruction, un certificat peut être renouvelé sur présentation à la Compagnie, de la part de la personne demandant un nouveau certificat, du certificat usé ou de la preuve de la perte, du vol, de l'oblitération ou de la destruction ainsi que la garantie que peut exiger le Conseil.

11. Les certificats d'actions, provisoires et décisifs,

a) ne doivent pas nécessairement être sous le sceau de la Compagnie ou porter ce sceau.

b) doivent être signés par le président, un vice-président ou un administrateur et par le secrétaire ou un secrétaire adjoint, s'il en est, détenant ces postes au moment de la signature.

c) ainsi signés, sont valables et irrévocables pour la Compagnie nonobstant

(i) tout changement de personnes détenant ces postes entre le moment de la signature réelle et l'émission du certificat, et

(ii) que le président ou le vice-président ou l'administrateur ou le secrétaire ou secrétaire adjoint ne détenait pas ce poste à la date de l'émission du certificat.

12. La signature du président, du vice-président, de l'administrateur et du secrétaire ou secrétaire adjoint peut être imprimée, gravée ou d'autre manière reproduite mécaniquement sur les certificats d'actions et cette signature ainsi imprimée, gravée ou d'autre manière mécaniquement reproduite devra à toute fin être considérée comme la signature du président, de ce vice-président, de cet administrateur et de ce secrétaire ou secrétaire-adjoint.

13. Le certificat d'actions constitue une preuve *prima facie* du titre de l'actionnaire aux actions qui y sont mentionnées.

14. Lorsque le capital social de la Compagnie comporte plus d'une catégorie d'actions, une déclaration des droits et conditions, limitations ou restrictions, établis par lettres patentes ou par lettres patentes supplémentaires ou par règlement, doit être exposée ou confirmée sur le certificat des actions émises pour chaque catégorie.

15. A l'égard d'une ou de plusieurs actions détenues en commun par diverses personnes, la Compagnie n'est pas tenue d'émettre plus d'un certificat et la délivrance d'un certificat pour une action à l'un des divers actionnaires conjoints constitue une délivrance suffisante à chacun.

ACTIONNAIRES CONJOINTS

16. Lorsque deux ou plusieurs personnes sont inscrites comme détenteurs d'une action de la Compagnie,

a) elles sont censées détenir ces actions conjointement et sont responsables solidairement et conjointement de tous les paiements qui doivent être faits à l'égard de cette action,

b) un de ces actionnaires conjoints peut remettre des récipissés valables pour tout dividende ou ristourne de capital payable à ces détenteurs conjoints,

c) seule la personne dont le nom figure en tête dans le registre des actionnaires, à titre d'actionnaire conjoint, a le droit de recevoir les avis de la Compagnie et tout avis ainsi donné à cette personne compte comme avis pour tous les détenteurs conjoints,

d) une de ces personnes peut voter à toute assemblée, en personne ou par fondé de pouvoir, à l'égard de ces actions, comme si elle seule avait le contrôle de ces actions,

e) si plus d'un de ces détenteurs conjoints assiste à une assemblée en personne ou par fondé de pouvoir, celui des détenteurs présents dont le nom figure en tête dans les registres de la Compagnie pour cette action a seul le droit de voter à cet égard, et

f) en tant qu'exécuteurs testamentaires ou administrateurs d'un actionnaire décédé, ils seront considérés, aux fins des alinéas *c*) *d*) et *e*), de ce paragraphe, comme détenteurs conjoints de cette action.

APPELS DE FONDS ET VERSEMENTS ÉCHELONNÉS POUR LES ACTIONS

17. Le Conseil peut par résolution demander de temps à autre, comme il le juge à propos, aux actionnaires de verser toute somme impayée sur des actions détenues par eux respectivement et non selon les conditions de la répartition de

ces actions rendues payables à certaines dates fixes, et chaque actionnaire doit payer le montant de chaque appel de fonds ainsi fait à son égard aux personnes et aux dates et endroits déterminés par le Conseil.

18. Un appel de fonds

a) peut être payé par versements échelonnés,
b) est censé fait le jour où les administrateurs ont adopté la résolution qui l'autorise.

19. L'avis doit être donné dans les dix (10) jours au moins précédant un appel et doit spécifier le temps et l'endroit où doit être effectué le paiement, et la personne à qui les fonds doivent être versés. Avant que le délai du paiement ne soit expiré, le Conseil peut, par avis écrit aux actionnaires, annuler l'appel de fonds ou prolonger le délai pour le paiement de cet appel.

20. Si la somme payable pour tout appel ou versement n'est pas payée le ou avant le jour fixé pour le faire, le détenteur actuel des actions visées par l'appel de fonds, ou des actions dont le versement est rendu à échéance, est tenu d'en acquitter l'intérêt au taux de six pour cent (6 p. 100) par année à courir du jour fixé pour le versement jusqu'au jour du versement réel.

21. Si les modalités de l'émission d'une action ou quelque autre disposition prévoient qu'un montant est payable à un moment donné ou payable par versement à un moment donné, ce montant ou ce versement sera payable, comme s'il s'agissait d'un appel de fonds régulièrement effectué par le Conseil et pour lequel un avis suffisant avait été donné; et toutes les dispositions relatives au paiement des appels de fonds et de l'intérêt à payer sur ces appels, ou à la confiscation des actions pour négligence de paiement sur appel, s'appliquent à ces montants ou à ces versements et aux actions pour lesquelles ils sont payables.

22. Le Conseil peut, à sa discrétion, recevoir de tout actionnaire qui désire en faire le versement anticipé, la totalité ou une partie des sommes dues pour les actions détenues par cette personne, en plus des sommes vraiment visées par l'appel de fonds, et pour les sommes ainsi payées ou acquittées à l'avance, ou pour tout montant de cet argent excédant de temps à autre le montant des appels faits pour les actions visées par ces versements anticipés, la Compagnie peut payer un intérêt soumis à un taux ne dépassant pas six pour cent (6 p. 100) par année selon ce que l'actionnaire payant cette somme anticipée et la Compagnie s'accordent à fixer. Nul montant payé pour une action avant les appels de fonds ne sera tenu comme payé pour cette action.

23. Aucun actionnaire n'a le droit de recevoir un dividende ou de participer à une distribution qu'il s'agisse d'une distribution de capital ou autre tant qu'un appel, y compris l'intérêt et les frais, s'il en est, à ce moment-là rendu à échéance et payable pour chaque action détenue par lui, que ce soit seul ou conjointement avec toute autre personne, demeure impayé.

DÉCHÉANCE DES ACTIONS

24. Si un actionnaire omet de payer un appel de fonds ou un versement au jour fixé pour ce paiement, le Conseil peut à tout moment par la suite, tant que l'appel ou le versement demeure non payé, lui envoyer un avis demandant le paiement de cet appel ou de ce versement, y compris l'intérêt accru et tous frais occasionnés par cette négligence de paiement.

25. L'avis indiquera une autre date à laquelle ou avant laquelle cet appel ou ce versement, et tout l'intérêt accru et les frais occasionnés par cette négligence de paiement devront être payés, et nommera aussi l'endroit où le paiement doit être effectué. L'avis doit aussi déclarer que si l'appel n'est pas payé

à la date ou avant la date et à l'endroit fixés, les actions visées par cet appel ou pour lesquelles un versement est rendu à échéance sera susceptible de confiscation.

26. Si les réquisitions de cet avis, mentionnées plus haut, n'étaient pas observées, toutes les actions visées par cet avis peuvent, à tout moment par la suite, avant le paiement de tous les appels ou de tous les versements, de l'intérêt et des dépenses, dus à l'égard de ces appels, être déclarées en déchéance par une résolution des administrateurs décidée à cette fin. Cette déchéance vise tous les dividendes déclarés à l'égard des actions confisquées qui n'ont pas été vraiment payés avant la déchéance.

27. Dès ce moment, les actions ainsi déclarées confisquées appartiennent à la Compagnie qui peut les vendre, les répartir de nouveau ou les aliéner autrement de la manière que le Conseil juge à propos. A tout moment avant la vente ou l'aliénation des actions, la confiscation peut être annulée aux conditions déterminées par le Conseil.

28. Tout actionnaire dont les actions ont été confisquées, nonobstant cette confiscation, reste responsable envers la Compagnie et ses créanciers de la totalité des appels et des versements, de l'intérêt et des frais impayés sur ces actions au moment de leur confiscation, ainsi que l'intérêt rattaché à cet appel à courir du jour de confiscation, à un taux ne dépassant pas six pour cent (6 p. 100) par année, moins toutes les sommes qui sont subséquemment reçues par la compagnie à leur égard.

29. La déchéance d'une action comprend l'extinction au moment de la déchéance de tous les intérêts, des réclamations et demandes portées contre la Compagnie à l'égard de l'action et tous les autres droits et responsabilités rattachés à l'action, entre l'actionnaire dont l'action est confisquée et la Compagnie, sauf en ce qui concerne seulement les droits et responsabilités expressément protégés par ces règlements ou par les statuts.

30. Une déclaration statutaire faite par écrit par un administrateur de la Compagnie et stipulant qu'une action a été justement confisquée conformément à ce règlement et indiquant la date de la confiscation, sera concluante au sujet des faits qui y sont mentionnés, vis-à-vis de toute personne prétendant avoir droit à l'action, par opposition à la déchéance de cette action, et cette déclaration, accompagnée d'un certificat de propriété de l'action, livrée à un acheteur ou attributaire de cette action, constitue un titre valide à l'action et le nouveau détenteur de l'action n'est pas tenu de voir à l'imputation de l'argent déboursé pour l'achat et son titre à l'action n'est touché par aucun fait, omission ou irrégularité relative ou connexe aux procédures de déchéance, vente, nouvelle allocation ou arrangement de l'action.

31. Lorsque des actions sont mises en déchéance, une note doit immédiatement être inscrite dans le registre et dans les autres livres de la Compagnie ayant rapport à cette procédure et relater la déchéance et la date de celle-ci et dès que les actions ainsi mises en déchéance sont placées, une note doit aussi être inscrite sur la façon et la date de cet arrangement.

32. En dépit de toutes les dispositions précédemment citées, le Conseil peut, s'il le juge à propos, au lieu de confisquer une action ou plusieurs actions, réclamer le paiement de tous les appels et versements, de l'intérêt et des frais y afférents devant une cour compétente.

TRANSFERT ET TRANSMISSION DES ACTIONS

3. Les actions peuvent être transférées selon un mode reconnu et cette forme de transfert peut être confirmée sur le certificat d'actions, mais aucun

transfert d'actions non entièrement payées ne sera enregistré dans le registre ou dans tout registre annexe de la Compagnie, et dans tous les cas, et sous réserve des dispositions statutaires et des exceptions prévues par les statuts, le cédant est censé être le détenteur de ces actions jusqu'à ce que le nom du cessionnaire soit inscrit dans le registre à l'égard de ces actions.

34. Tous les certificats des actions qui doivent être transférées, accompagnés des autres preuves que la Compagnie peut exiger pour prouver le titre du cédant ou son droit au transfert des actions, doivent être laissés pour le besoin de l'inscription, au bureau du teneur de registre ou de l'agent de transfert de la Compagnie, et sous réserve des dispositions statutaires, nul transfert d'actions n'est valable avant qu'il n'ait été inscrit dans le registre des transferts ou le registre annexe des transferts.

35. Tous les certificats visant les actions transférées et tous les instruments de transfert sont conservés par la Compagnie, mais le certificat et l'instrument de transfert représentant les actions que le Conseil peut refuser de transférer seront retournés sur demande à la personne qui les a déposés.

36. Tous les transferts d'actions seront signés par le cédant, par son procureur dûment approuvé ou par ses représentants dûment autorisés, ou par les exécuteurs testamentaires, les administrateurs ou les représentants d'un actionnaire décédé.

37. Toutes les transmissions d'actions seront mises à exécution et traitées conformément aux statuts.

38. Les tuteurs d'un actionnaire en bas âge et l'administrateur ou les administrateurs d'un actionnaire aliéné peuvent, sur présentation au Conseil de la preuve de leur titre, tel que requis par le Conseil, figurer dans le registre à l'égard des actions détenues par cet enfant ou cet aliéné, selon le cas.

REGISTRE DES TRANSFERTS
TENUE ET FERMETURE DE CE REGISTRE

39. *a*) Un registre de transfert sera tenu au Canada sous une forme approuvée par le Conseil, et servira à enregistrer les détails de chaque transfert d'action du capital social de la Compagnie inscrite dans ce registre .

b) Un ou plusieurs registres annexes des transferts peuvent être tenus à l'endroit ou aux endroits situés au Canada ou ailleurs que le Conseil peut indiquer à l'occasion, par résolution.

c) Un livre sera tenu à l'endroit, situé au Canada, où le registre des transferts est tenu et contiendra une copie des détails de tout transfert inscrit sur chaque registre annexe des transferts.

d) Le Conseil peut nommer une ou plusieurs personnes, compagnies ou banques comme agent ou agents de transfert et teneur ou teneurs de livres pour les actions du capital social de la Compagnie.

e) L'inscription du transfert de toute action dans le registre ou un registre annexe, que celui-ci soit conservé au siège social de la Compagnie ou ailleurs, constitue à toute fins un transfert complet et valable.

f) Dans chaque registre annexe sont inscrits les détails de tous les transferts d'actions du capital social de la Compagnie qui y sont inscrits.

g) Le Conseil peut fermer le registre et le registre annexe ou les registres (s'il en est) pendant toute période de temps précédant la date de toute assemblée des actionnaires ou la date du paiement de tout dividende ou la date désignée pour la répartition des droits ou la

date de la mise en vigueur de tout changement ou conversion ou échange d'actions, en donnant avis par annonce dans un journal publié à quelque endroit du Canada où le registre est tenu et dans un journal ou dans des journaux publiés à l'endroit ou aux endroits respectifs où sont tenus le registre annexe ou les registres annexes, mais ce registre ou ces registres ne peuvent être ainsi fermés pendant plus de trente (30) jours dans une année donnée.

h) Le Conseil peut fixer à l'avance une date, ne précédant pas plus de trente (30) jours la date de toute assemblée d'actionnaires ou la date du paiement de tout dividende, ou la date de la répartition des droits ou la date de la mise en vigueur de tout changement ou conversion ou échange d'actions, comme date inscrite pour la détermination des actionnaires qui ont droit à l'avis de cette assemblée, et d'y voter, ou qui ont droit au paiement de ce dividende, à cette répartition de droits, ou à exercer les droits à l'égard de ce changement, conversion ou échange d'actions, et dans ce cas, seuls les actionnaires détenant des actions inscrites à cette date ainsi fixée ont droit à cet avis de l'assemblée et peuvent y voter, ou au paiement de ce dividende, à cette répartition de droits ou à l'exercice de ces droits, selon le cas, nonobstant tout transfert d'actions inscrit dans les registres de la Compagnie après cette date fixée comme il est précédemment déclaré.

EMPRUNTS

40. (1) Le Conseil peut, et a l'autorisation par les présentes, de temps à autre

a) d'emprunter de l'argent sur le crédit de la Compagnie.

b) de restreindre ou d'augmenter la somme à emprunter.

c) d'émettre des obligations, des fonds-obligations ou d'autres valeurs de la Compagnie.

d) d'engager ou de vendre ces obligations, fonds-obligations ou autres valeurs pour les sommes et aux prix jugés opportuns.

e) de grever de mortgage, hypothéquer, assigner ou nantir la totalité ou une partie des biens réels et personnels de l'entreprise et des droits de la Compagnie pour garantir ces obligations, fonds-obligations ou autres valeurs, ou tout argent emprunté ou tout autre engagement de la Compagnie.

(2) Le Conseil peut, de temps à autre, par résolution, prescrire la délégation au président et au secrétaire ou à deux fonctionnaires de la Compagnie, y compris le président ou le secrétaire, de tous les pouvoirs ou d'un certain de ces pouvoirs accordés au Conseil aux termes du paragraphe (1) dans leur pleine mesure ou dans une mesure moindre selon ce que le Conseil peut décider dans cette résolution.

(3) Les pouvoirs ainsi dévolus sont tenus comme étant ajoutés et non substitués à tout pouvoir d'emprunter de l'argent pour les besoins de la Compagnie que peut posséder son Conseil ou ses fonctionnaires, indépendamment d'un règlement visant les emprunts.

ASSEMBLÉES DES ACTIONNAIRES

41. Les assemblées annuelles doivent être tenues une fois par année civile à une date non postérieure aux quinze (15) mois qui suivent la tenue de la

dernière assemblée annuelle précédente; elle doit avoir lieu au siège social ou ailleurs au Canada à la date de chaque année civile que le Conseil peut déterminer par résolution.

42. (1) Le programme de l'assemblée annuelle est

i. les rapports du Conseil, s'il y en a.
ii. les rapports des vérificateurs.
iii. le bilan de la Compagnie et l'état financier et
iv. tout autre renseignement portant sur la situation de la compagnie requis par les statuts.
v. l'élection du Conseil.
vi. la nomination d'un vérificateur ou de vérificateurs; et
vii. l'étude, et, si la chose est jugée recommandable, la confirmation de toute mise en exécution, abrogation, modification ou nouvelle mise à exécution par le Conseil des règlements de la Compagnie qui, en vertu des dispositions des statuts, ne seraient plus en vigueur faute de confirmation lors de l'assemblée.

(2) Les membres du Conseil élus, et les vérificateurs nommés, comme le stipule l'alinéa (1), auront le droit d'occuper ce poste ou de donner suite à cette nomination jusqu'à l'assemblée annuelle suivante ou jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus ou nommés.

RÉUNIONS SPÉCIALES

43. (1) Le Conseil

a) peut lorsqu'il le juge à propos, et

b) fera, sur la requête des actionnaires détenant à la date du dépôt de la requête aux moins un dixième des actions émises de la Compagnie de la catégorie ou des catégories qui, à cette date, au dépôt, disposent du droit de vote à l'assemblée à convoquer, immédiatement convoquer une assemblée spéciale.

(2) Toute assemblée spéciale convoquée conformément à une requête doit
a) être réunie et tenue conformément aux dispositions des statuts et,
b) à moins qu'elle n'ait été convoquée par le Conseil, ne s'occupe que des affaires stipulées dans la requête comme objets de l'assemblée.

Avis

44. Au moins sept (7) jours (sans compter le jour de l'envoi ou de la signification personnelle, selon le cas, mais compte tenu du jour visé par l'avis) avant la date de chaque assemblée, un avis écrit, imprimé ou d'autre manière reproduit mécaniquement et indiquant

a) le jour, l'heure et l'endroit de l'assemblée, et

b) la nature générale de l'affaire devant être discutée, doit être donnée à chaque actionnaire ayant droit à cet avis et pouvant voter à cette assemblée, cet avis pouvant être

(i) livré personnelement ou
(ii) envoyé par la poste ou par quelque autre moyen de communication écrite sous enveloppe, affranchie, à l'adresse qui figure dans les livres de la Compagnie ou donnée par l'actionnaire à la Compagnie pour les fins d'avis ou, si aucune adresse n'est donnée, à la dernière adresse de cet actionnaire connue par le secrétaire ou, si aucune adresse n'est connue, l'avis sera sensé livré à l'actionnaire s'il est envoyé par la poste ou par quelque

autre moyen de communication écrite à l'endroit où est situé le siège social de la Compagnie;

compte tenu du fait qu'une assemblée des actionnaires peut être tenue pour toute raison en tout temps (sauf en ce qui concerne les dispositions de l'article 41 de ce règlement) sans avis

(1) si tous les actionnaires ayant droit à un avis de cette assemblée sont présents en personne, ou représentés à cette assemblée par un fondé de pouvoir, ou si le quorum de l'assemblée est atteint, que les actionnaires soient présents en personne ou représentés par un fondé de pouvoir comme précédemment dit, et

(2) si avant ou après l'assemblée, chaque actionnaire détenant un droit de vote, non présent en personne ou par représentation, signe une renonciation à l'avis, ou un consentement à la tenue de cette assemblée, ou une approbation du procès-verbal de cette assemblée.

45. Un actionnaire ou un fondé de pouvoir dûment autorisé ou le représentant de tout actionnaire peut renoncer à l'avis d'une assemblée ou d'une irrégularité survenue dans toute assemblée ou dans l'avis de cette assemblée.

46. Aucune annonce ou avis public des assemblées d'actionnaires, qu'il s'agisse d'assemblées annuelles ou spéciales, n'est requis.

47. L'omission accidentelle de l'avis d'une assemblée, ou la non réception d'un avis par tout actionnaire ne porte pas atteinte à la validité des résolutions adoptées ou des délibérations de cette assemblée.

Quorum

48. Deux personnes elles-mêmes présentes et détenant un droit de vote à une assemblée générale, constituent un quorum en ce qui concerne le choix d'un président ou l'ajournement de l'assemblée.

49. Pour toutes les autres fins, le quorum de toute assemblée générale (à moins qu'un plus grand nombre d'actionnaires ou qu'un plus grand nombre d'actions ne soient requis par les statuts ou par la loi spéciale ou par tout autre règlement de la Compagnie en fait de présence ou de représentation) doit être constitué d'au moins deux personnes réellement présentes détenant un droit de vote à l'assemblée et détenant ou représentant par procuration pas moins de vingt-cinq pour cent (25 p. 100) des actions émises de la Champagnie donnant actuellement droit de vote à cette assemblée.

50. Aucune affaire ne doit être discutée à une assemblée générale si le quorum requis n'est pas présent au début de la réunion.

51. Si quinze (15) minutes après l'heure fixée pour la tenue d'une assemblée générale, un quorum n'est pas présent à l'assemblée,

a) si l'assemblée est convoquée sur une requête des actionnaires, elle est dissoute et

b) dans tous les autres cas, elle est ajournée jusqu'au même jour de la semaine suivante à la même heure et au même endroit:

et, si à cette assemblée ajournée un quorum n'est pas présent, les actionnaires présents et détenant un droit de vote à cette assemblée, seront consés former un quorum et pourront débattre toutes les affaires qu'un quorum complet aurait pu débattre.

Président

52. Le président doit présider à chaque assemblée générale et en son absence la présidence revient à un vice-président et si ni l'un ni l'autre ne sont présents, ou s'ils ne sont pas présents dans les quinze (15) minutes qui suivent l'heure fixée pour la tenue de l'assemblée, les actionnaires présents ou représentés qui ont le droit de voter à cette assemblée choisiront

a) un des membres du Conseil, ou

b) si aucun membre du Conseil n'est présent et prêt à présider, d'un d'entre eux

comme président.

Ajournement

53. Le président peut avec le consentement de toute assemblée générale ajourner cette assemblée jusqu'à une certaine heure et à un certain endroit.

54. Il n'est pas nécessaire d'aviser les actionnaires de cet ajournement.

55. Une assemblée ajournée peut être saisie de tout sujet et étudier ce sujet dont aurait pu être saisie l'assemblée primitive conformément à l'avis convoquant cette assemblée.

Votes

56. Les votes émis lors d'une assemblée générale peuvent être donnés en personne ou par un fondé de pouvoir.

57. Toute question soumise lors d'une assemblée générale sera tranchée par une majorité des votes émis à main levée sauf

a) pour les cas visés par les statuts ou les règlements ou

b) lorsque, avant ou lors de la déclaration du résultat des votes donnés à main levée, une votation par bulletin est demandée par au moins deux actionnaires présents en personne ou représentés par un fondé de pouvoir et aptes à voter.

58. Dans le cas d'une égalité de votes lors d'une assemblée générale, que ceux-ci soient comptés à main levée ou par bulletins, le président a droit à un second vote ou vote prépondérant.

59. La déclaration du président qu'une résolution, par vote émis à main levée ou par bulletin, a été adoptée ou qu'elle a été adoptée par une certaine majorité ou défaite ou non adoptée par une certaine majorité, est concluante et une note à cette fin dans les livres des délibérations de la Compagnie constituera une preuve concluante de ce résultat, et la preuve du nombre ou de la proportion des votes enregistrés en faveur ou contre cette résolution n'est pas nécessaire.

60. Dans le cas d'une contestation relative à l'admission ou au rejet de quelque vote, pris à main levée ou par bulletin, le président déterminera ce vote et cette détermination faite de bonne foi sera finale et concluante.

61. Si une votation par bulletin est demandée

a) relativement à la nomination d'un président ou par rapport à la question de l'ajournement, elle sera effectuée sur-le-champ, sans ajournement,

b) relativement à toute autre question, elle sera effectuée de la façon, et immédiatement ou après ajournement jusqu'à un moment et un endroit que le président peut choisir,

c) tout point du programme autre que la question visée par la requête de votation par bulletin peut être réglé en attendant le comptage de la votation,
d) cette demande peut être retirée,
e) le résultat de la votation sera censé être la résolution de l'assemblée à laquelle la demande a été présentée.

62. Sous réserve de toute restriction imposée sur des actions particulières, qu'elle provienne de la loi spéciale ou de règlements à toute assemblée générale,

a) sur les votes émis à main levée, chaque actionnaire présent en personne et apte à voter ne pourra voter, sauf en ce qui concerne le vote prépondérant du président, qu'une seule fois.
b) lors d'une votation par bulletin, chaque actionnaire présent en personne ou représenté par un fondé de pouvoir et apte à voter à droit à un vote, sauf en ce qui concerne le vote prépondérant du président, pour chaque action qu'il détient.
c) lorsqu'une compagnie actionnaire est présente en la personne d'un fondé de pouvoir ou d'une personne dûment nommée et non actionnaire, ce fondé de pouvoir ou cette personne, en plus de voter lors d'une votation à main levée, aura droit à voter au nom de cette compagnie lors d'une votation par bulletin.
d) les actions enregistrées au nom de deux ou plusieurs personnes peuvent être représentées ou donner droit à un vote comme le prévoit l'article 16 du présent règlement.
e) si un actionnaire apte à voter est mentalement incompétent, il peut voter par l'intermédiaire de son représentant légal qui peut donner ce vote en personne ou par un fondé de pouvoir.

63. Aucun actionnaire n'aura le droit d'être présent ou de voter au sujet de toute question, en personne ou par l'intermédiaire d'un fondé de pouvoir pour un autre actionnaire, lors d'une assemblée générale, ou lors d'une votation par bulletin, ou d'être considéré comme partie du quorum tant qu'un appel de fonds demeurera impayé et payable à la Compagnie à l'égard de toute action détenue par cet actionnaire dans la Compagnie.

64. L'instrument nommant un fondé de pouvoir devra être

a) par écrit.
b) écrit par le désignateur ou son procureur dûment autorisé par écrit.
c) lorsque le désignateur est une compagnie, écrit sous le sceau de celle-ci ou par la main d'un fonctionnaire ou d'un procureur dûment autorisé.

65. Sauf lorsque les statuts en décident autrement, une personne ne peut être nommée fondé de pouvoir si elle n'est pas actionnaire et apte à voter, mais une corporation actionnaire et apte à voter peut toujours nommer qui que ce soit comme fondé de pouvoir et la personne ainsi nommée peut assister et voter lors de toute assemblée générale à laquelle le désignateur a le droit de voter.

66. L'instrument nommant un fondé de pouvoir, et attestant le pouvoir de procureur, s'il en est, en vertu duquel cet instrument est signé, devra, (sous réserve des dispositions de l'article 67 du présent règlement) être déposé au siège social ou à toute autre endroit désigné par le Conseil à cette fin, pas moins de vingt-quatre (24) heures avant la date fixée pour la tenue de l'assemblée à laquelle la personne nommée dans cet instrument a l'autorisation de voter.

67. Le Conseil peut de temps à autre établir des règlements

a) relativement au dépôt des instruments nommant un fondé de pouvoir à un endroit ou à des endroits autres que l'endroit où doit se tenir

une assemblée générale ou une assemblée ajournée et de façon que les détails de ces instruments soient envoyés sous toute forme de message transmis ou enregistré à la Compagnie ou à tout agent de la compagnie pour que cette dernière ou ce dernier reçoive ces détails avant l'assemblée ou l'assemblée ajournée, et

b) pour que tout instrument nommant un fondé de pouvoir ainsi déposé puisse passer aux votes comme si les instruments eux-mêmes avaient été enregistrés auprès du secrétaire

et les votes émis conformément à ces règlements sont valables et doivent être comptés.

68. En attendant l'élaboration de ces règlements, le président de l'assemblée générale doit accepter une communication télégraphique ou toute autre forme de message transmis ou enregistré confirmant l'autorité de toutes les personnes prétendant voter au nom d'un actionnaire et représenter cet actionnaire, sous réserve de la ratification écrite dans les trente jours de cet actionnaire, nonobstant qu'aucun instrument de procuration assignant cette autorité n'ait été déposé auprès de la compagnie, et tous les votes donnés conformément à cette communication télégraphique ou à toute autre forme de message transmis ou enregistré sont valables et seront comptés.

69. Un instrument nommant un fondé de pouvoir doit être conçu de la forme suivante ou sous toute autre forme approuvée par le Conseil:

«Je, sousigné, de

actionnaire de , nommée par

les présentes de

ou en son absence de

comme mon fondé de pouvoir pour voter ou poser tout autre geste pour moi et en mon nom à l'assemblée

des actionnaires de la Compagnie qui doit se tenir le jour du mois

19 et à toute assemblée ajournée de celle-ci.

DATÉ en ce jour du mois 19 .

_____

Signature de l'actionnaire.»

70. Un vote émis conformément aux termes ou par suite d'un instrument de procuration est valable nonobstant la mort antérieure du principal ou la révocation du fondé de pouvoir ou le transfert des actions à l'égard desquelles le vote est donné, à la condition qu'aucun avis écrit de la mort, de la révocation ou du transfert n'ait été reçu au siège social une heure au moins avant le temps fixé pour la tenue de l'assemblée.

Scrutateurs

71. A toute assemblée générale, un ou plusieurs scrutateurs peuvent être nommés par une résolution de l'assemblée, ou par le président avec le consentement de l'assemblée, pour être de service lors de cette réunion. Ces scrutateurs ne doivent pas nécessairement être actionnaires de la Compagnie.

ADMINISTRATEURS

Nombre et quorum

72. Les affaires de la Compagnie sont gérées par un conseil de cinq (5) administrateurs dont deux (2) forment un quorum.

Qualités requises

73. Les qualités requises d'un administrateur sont la détention à l'époque de son élection ou de sa nomination et pendant tout son mandat d'au moins une action ordinaire entièrement payée et non cotisable dans le capital social de la Compagnie, à la condition, toutefois, que toute personne occupant le poste de fonctionnaire ou d'administrateur dans toute autre compagnie actionnaire ordinaire de la Compagnie puisse agir comme administrateur de la Compagnie sans plus de conditions.

Terme et vacation d'un poste

74. Les administrateurs tiendront ce poste à partir de la date de l'assemblée, sauf lorsque prévu par la suite, à laquelle ils sont élus ou nommés jusqu'à l'assemblée annuelle suivante ou jusqu'à l'élection ou la nomination de leurs successeurs.

75. Les actionnaires présents en personne ou votant par l'intermédiaire d'un fondé de pouvoir à une assemblée générale extraordinaire convoquée pour cette fin peuvent en tout temps et de temps à autre, par vote affirmatif, relever tout administrateur ou administrateurs de ses ou de leurs fonctions avant l'expiration de son ou de leur mandat et élire ou nommer une autre personne ou d'autres personnes compétentes à la place pour combler la vacance ou les vacances causées par cette révocation.

76. L'élection des administrateurs ne se fera pas au scrutin à moins d'une demande à cet effet.

77. Le Conseil entier sera élu à chaque assemblée annuelle et les administrateurs sortant peuvent être réélus s'ils ont les autres qualités requises.

78. Un administrateur sortant occupera son poste jusqu'à la dissolution ou à l'ajournement de l'assemblée à laquelle son successeur est nommé.

79. Le poste d'administrateur doit être immédiatement libéré si ce dernier

a) fait faillite, suspend le paiement, transige avec ses créanciers ou procède à une cession autorisée ou est déclaré insolvable;
b) apparaît comme mentalement incompétent ou devient privé de raison;
c) n'a plus les qualités requises à l'article 73 du présent règlement; ou
d) par un avis écrit à la Compagnie démissionne de son poste d'administrateur.

80. Tant qu'un quorum d'administrateurs reste en exercice, toute vacance survenant de temps à autre dans le Conseil peut être remplie par le Conseil.

81. Une personne nommée par les administrateurs qui demeurent en fonctions, pour remplir une vacance dans le Conseil occupera ce poste pour le reste du mandat non expiré de l'administrateur parti.

Assemblées d'administrateurs

82. Les assemblées du Conseil peuvent se tenir

a) au siège social ou à un endroit que le Conseil peut de temps à autre déterminer,

b) n'importe quand sans qu'un avis officiel soit donné si:

(i) tous les administrateurs sont présents, ou

(ii) un quorum est présent et les administrateurs absents ont fait connaître leur consentement par écrit, ou par télégramme ou par toute autre forme de message transmis ou enregistré, et toute résolution adoptée, tout débat entendu ou toute mesure prise lors de cette assemblée seront aussi valides et efficaces que s'ils avaient été adoptés, entendus, pris lors d'une assemblée dûment convoquée et constituée.

83. Une assemblée du Conseil

a) peut être réunie par le président ou un vice-président ou par deux des administrateurs, n'importe quand, et

b) doit être réunie par le secrétaire sur l'instruction du président, ou d'un vice-président ou de deux administrateurs,

et l'avis de cette assemblée doit être livré ou mis à la poste ou télégraphié ou envoyé sous toute autre forme de message transmis ou enregistré à chaque administrateur pas moins de deux jours (sans compter le jour où l'avis est livré ou mis à la poste ou télégraphié ou envoyé, mais y compris le jour pour lequel l'avis est donné) avant la tenue de l'assemblée.

84. L'avis de toute assemblée ou de toute irrégularité dans une assemblée ou dans l'avis de cette assemblée peut être refusé par tous les administrateurs.

85. Pour la première assemblée du Conseil tenue immédiatement après l'élection des administrateurs lors d'une assemblée générale, aucun avis officiel de cette assemblée du Conseil n'est nécessaire, pourvu qu'un quorum des administrateurs soit présent.

86. Lorsqu'un administrateur est élu ou nommé pour combler une vacance au sein du Conseil, aucun avis de cette assemblée ne doit nécessairement être envoyé à l'administrateur ou aux administrateurs nouvellement élu(s) ou nommé(s) pour que l'assemblée soit légalement constituée, pourvu qu'un quorum des administrateurs soit présent.

87. Tout administrateur vivant temporairement ou en permanence hors de la province de l'Alberta, ou absent de cette province, peut enregistrer auprès du secrétaire une renonciation écrite de l'avis de toute assemblée du Conseil qui lui est envoyée et il peut en aucun temps retirer cette renonciation et jusqu'à ce que cette renonciation soit retirée aucun avis des assemblées du Conseil ne sera envoyé à cet administrateur et toutes les assemblées et chacune d'elles du Conseil, dont cet administrateur n'aura pas été avisé (pourvu qu'un quorum du Conseil soit présent) sera valide et irrévocable pour la Compagnie.

88. Le Conseil peut par résolution nommer un jour ou des jours dans n'importe quel mois ou n'importe quels mois pour la tenue d'assemblées régulières à un endroit et une heure nommée dans cette résolution. Un exemplaire de cette résolution sera envoyé à chaque administrateur dès qu'elle sera adoptée, mais aucun autre avis n'est requis pour cette assemblée régulière.

89. Les questions soulevées lors de toute assemblée du Conseil seront tranchées par une majorité des votes. Au cas où les votes seraient égaux, le président de l'assemblée, en plus de son vote ordinaire, a droit à un second vote ou un vote prépondérant.

90. Une résolution signée par tous les administrateurs est aussi valide et efficace que si elle avait été adoptée lors d'une assemblée dûment convoquée

et constituée du Conseil et sera lue comme procès-verbal lors de l'assemblée suivante du Conseil après la date de la signature de la résolution et sera conséquement inscrite dans le livre des procès-verbaux de la Compagnie.

Pouvoirs des administrateurs

91. En plus des pouvoirs et autorités conférés par les statuts,

a) les affaires de la Compagnie seront réglées par le Conseil qui peut négocier ces affaires lorsque nécessaire et comme il semble recommandable de le faire, et

b) le Conseil peut exercer tous les pouvoirs de la Compagnie et poser au nom de la Compagnie tous les faits et gestes que la Compagnie peut exercer et faire et que les statuts ou les règlements ne demandent pas à cette Compagnie d'exercer ou de faire lors d'une assemblée générale;

sous réserve, néanmoins, de toute disposition contenue dans les règlements ou de toute disposition des statuts et des dispositions qui n'entrent pas en conflit avec les règlements ou les dispositions prescrites par la Compagnie lors d'une assemblée générale et pourvu que ces dispositions ne rendent pas invalide aucun acte antérieur du Conseil qui aurait été valide sans ces dispositions.

92. Aucun administrateur ne sera empêché, à cause de son poste d'administrateur, de négocier avec la Compagnie en qualité de vendeur, acheteur ou autre et

a) aucun contrat, ni aucun contrat ou arrangement passé par la Compagnie ou en son nom, dans lequel des administrateurs sont d'une façon ou de l'autre intéressés, ne sera invalide;

b) aucun administrateur effectuant cette négociation ou ainsi intéressé ne sera tenu de rendre compte à la Compagnie de profits réalisés grâce à ce genre de contrat ou d'arrangement parce que cet administrateur occupe ce poste ou en raison de la relation fiduciaire ainsi établie;

mais la nature de l'intérêt de l'administrateur doit être révélée par lui à l'assemblée du Conseil à laquelle la négaciation ou l'entente est décidé si ces intérêts existent alors ou, en tout autre cas, à la première assemblée du Conseil après l'acquisition de cet intérêt.

93. Un avis général déclarant qu'un administrateur est membre d'une certaine association compagnie ou société spécifiée et que ce dernier doit être tenu comme intéressé dans toute négociation ultérieure de la Compagnie avec cette association, compagnie ou société suffit comme divulgation en vertu de l'article 92 qui précède immédiatement et après cet avis général, il n'est pas nécessaire de donner un avis spécial au sujet de toute négociation particulière de la Compagnie avec cette association, compagnie ou société.

94. Un administrateur ne doit pas voter concernant un contrat ou une entente ou un projet de contrat ou d'entente dans lequel il est ainsi intéressé et s'il vote, sa voix ne doit pas être comptée, mais cette interdiction ne s'applique pas dans le cas de tout contrat ou entente:

a) passé par la Compagnie ou pour son compte conférer aux membres du Conseil ou à l'un d'entre eux une garantie pour des avances ou par voie d'indemnité, ou

b) passé entre la Compagnie et toute autre compagnie où les intérêts de l'administrateur de la compagnie en dernier lieu mentionnée consistent exclusivement dans le fait d'être un administrateur ou

fonctionnaire de cette compagnie et le porteur d'au plus le nombre d'actions de cette compagnie requis pour le qualifier comme administrateur.

95. Un administrateur de la compagnie peut être ou devenir actionnaire ou administrateur de toute autre compagnie dans laquelle la Compagnie peut être intéressée comme vendeuse, acheteuse, actionnaire ou autrement, et cet administrateur n'est jamais redevable à la Compagnie des bénéfices reçus comme actionnaire ou administrateur de cette autre compagnie.

96. Tout administrateur peut occuper un autre poste, rentable ou non, à la Compagnie conjointement avec son poste d'administrateur et aux termes relatifs à la rémunération ou à d'autres détails que le Conseil peut décider, et tout administrateur peut agir pour lui-même ou son entreprise en capacité de professionnel pour la Compagnie et lui ou son entreprise ont droit à une rémunération pour services professionnels tout comme s'il n'était pas administrateur.

97. Un administrateur de la Compagnie peut accepter un poste d'administrateur de tout autre compagnie subventionnée par la Compagnie ou dans laquelle la Compagnie est intéressée et peut souscrire ou garantir la souscription ou acquérir par un autre moyen des actions dans cette autre compagnie et n'est en aucune façon redevable pour tout profit, dividende ou bénéfices ainsi obtenus.

98. Aucun acte et aucune décision d'un administrateur ou du Conseil ne sera jugé invalide ou inefficace par suite de la confirmation ultérieure d'une irrégularité survenue au sujet de cet acte ou de cette décision ou de la compétence de cet administrateur.

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS

99. La rémunération payable aux administrateurs sera déterminée de temps à autre par le Conseil et cette rémunération sera supplémentaire au traitement payé à tout fonctionnaire de la Compagnie qui est aussi membre du Conseil. Le Conseil peut aussi par résolution accorder une rémunération spéciale à un administrateur qui fournit un service spécial au nom de la Compagnie autre que le travail routinier ordinairement requis d'un administrateur par la Compagnie et la confirmation de cette résolution ou de ces résolutions par les actionnaires n'est pas requise. L'administrateur a aussi le droit de recevoir soit une allocation ou le montant lui-même de ses frais de voyage et des autres dépenses normalement assumées par lui relativement aux affaires de la Compagnie.

PROTECTION ET INDEMNISATION DES ADMINISTRATEURS

100. La Compagnie consent par les présentes à ce que chaque administrateur de la Compagnie soit considéré comme ayant occupé ce poste sur l'entente et à la condition expresse que chaque administrateur de la Compagnie ainsi que ses exécuteurs testamentaires et administrateurs, ses biens et effets, soient respectivement, au besoin et à toutes époques, sur les fonds de la Compagnie, à couvert de tous frais, charges et dépenses quelconques que cet administrateur supporte ou subit au cours ou à l'occasion d'une action, poursuite ou procédure intentée ou exercée contre lui ou contre eux à l'égard ou en raison d'actes faits ou de choses accomplies ou permises par lui ou eux dans l'exercice et pour l'exécution de ses ou de leurs fonctions, et de tous autres frais, charges et dépenses qu'il ou qu'ils supportent ou subissent au cours ou à l'occasion des affaires de la compagnie ou relativement à ces affaires, excepté ceux qui résultent de sa ou de leur propre négligence ou de son ou de leur omission volontaire.

INDEMNITÉS AUX ADMINISTRATEURS

101. Le Conseil est autorisé par les présentes à obliger la Compagnie à donner de temps à autre des indemnités à un administrateur ou à une personne qui a contracté ou est sur le point de contracter un engagement au nom de la Compagnie ou de toute compagnie sur laquelle cette dernière a la haute main et à assurer cet administrateur ou cette autre personne contre la perte par une hypothèque et une charge sur la totalité ou une partie des biens réels et personnels de la Compagnie comme garantie et toute mesure prise à l'occasion par les administrateurs en vertu de cet article ne requiert pas l'approbation ou la confirmation des actionnaires.

102. Nul administrateur de la Compagnie, tant qu'il occupe ce poste, ne sera tenu responsable des actes, reçus, négligences ou omissions de tout autre administrateur ou fonctionnaire ou employé, ou d'avoir accordé un reçu ou agi en conformité des usages ou pour toute perte, dommage ou dépense survenant dans la Compagnie par suite de l'insuffisance ou de l'absence de titre à tout bien acquis par ordre du Conseil pour la Compagnie ou au nom de cette compagnie, ou pour l'insuffisance ou l'absence de toute garantie dans laquelle ou sur laquelle un certain montant des deniers de la Compagnie ou lui appartenant sera placé à l'extérieur ou investi, ou pour toute perte ou dommage provenant de la faillite, de l'insolvabilité ou de tout acte préjudiciable de toute personne, entreprise, ou société à laquelle une partie des deniers, valeurs ou effets sera confiée ou remise ou pour toute autre perte, dommage ou infortune quelconque qui pourrait survenir dans l'exécution des fonctions de son poste ou de sa fiducie respectifs ou relativement à cette exécution à moins que ces choses ne surviennent par suite de sa propre faute ou omission volontaire.

103. Les administrateurs peuvent se fier à l'exactitude de toute déclaration ou rapport préparé par les vérificateurs de la Compagnie et ne sont pas responsables ou ne seront pas tenus responsables pour toute perte ou dommage résultant du paiement de dividences ou d'un autre geste posé conformément à cette déclaration ou ce rapport.

SOUMISSION DE CONTRATS ETC. POUR APPROBATION

104. Tout contrat, acte ou négociation peut, si le Conseil le juge à propos, être soumis pour approbation ou ratification lors d'une assemblée annuelle ou de toute assemblée spéciale convoquée pour leur étude et tout contrat, acte ou négociation approuvée ou ratifiée par une résolution adoptée par une majorité des votes émis à cette assemblée (à moins qu'une condition différente ou supplémentaire ne soit imposée par les statuts ou par la loi spéciale ou par tout autre règlement) sera aussi valide et irrévocable pour la Compagnie et pour tous les actionaires que s'ils avaient été approuvés ou ratifiés par tous les actionnaires de la Compagnie.

COMITÉ EXÉCUTIF

105. Dès que le nombre d'administrateurs constituant le Conseil consistera de plus de six (6) membres, le Conseil peut nommer au moins trois (3) d'entre eux pour constituer un comité exécutif dont une majorité constituera un quorum et qui peut se réunir à époques fixées ou sur avis envoyé à la totalité ou à un certain nombre de ses membres; les membres de ce comité consulteront et aideront les fonctionnaires et les administrateurs de la compagnie pour toutes les questions concernant ses intérêts et pour la gestion de ses affaires et s'acquitteront généralement des fonctions et exerceront les pouvoirs que peut leur indi-

quer ou leur déléguer à l'occasion le Conseil. Le Conseil peut par résolution déléguer à ce comité l'autorité d'exercer les pouvoirs, lorsque le Conseil ne siège pas, qu'il peut indiquer. A moins et jusqu'à ce que le Conseil n'en décide autrement par résolution, le président et deux administrateurs nommés par le Conseil constitueront le comité exécutif de la Compagnie et recevront et reçoivent par les présentes l'autorité d'exercer tous les pouvoirs du Conseil pendant que le Conseil ne siège pas, excepté les pouvoirs qui doivent être légalement exercés par le Conseil.

106. Le comité exécutif peut agir sous le consentement écrit de son quorum, même s'il n'est pas convoqué officiellement, et conservera le procés-verbal de ses délibérations et fera rapport de ce procès-verbal au Conseil lors de la réunion suivante du Conseil.

FONCTIONNAIRES

Généralités

107. Les fonctionnaires de la Compagnie seront un président, un secrétaire et, si la chose est jugée préférable, un ou plusieurs vice-présidents, un directeur général ou administrateur délégué, un trésorier, un secrétaire adjoint et un trésorier adjoint et tous les autres fonctionnaires que le Conseil peut de temps à autre déterminer par résolution.

108. Nul fonctionnaire, sauf le président ou un vice-président ou l'administrateur délégué ne doit être membre du Conseil.

109. La même personne peut occuper deux ou plusieurs des postes susdits sauf le poste de président et de vice-président.

110. Lorsque et chaque fois que la même personne occupe le poste de secrétaire et de trésorier, elle peut, sans y être obligée, être connue comme secrétaire-trésorier.

FONCTIONNAIRES ÉLUS

111. Le Conseil, lors de sa première réunion après son élection, doit élire parmi ses membres, un président et, s'il le juge à propos, un vice-président. A défaut de cette élection, les titulaires d'alors, s'ils font partie du Conseil, demeureront en exercice jusqu'à ce que leur successeurs soient élus. Les vacances survenant de temps à autre dans ces postes peuvent être remplies par le Conseil par ses propres membres.

Fonctionnaires nommés

112. Le Conseil nommera aussi à l'occasion un secrétaire et peut nommer un ou plusieurs vice-présidents supplémentaires, un directeur général ou un administrateur délégué, un trésorier et les autres fonctionnaires que le Conseil peut déterminer, y compris un ou plusieurs assistants pour les fonctionnaires ainsi nommés. Les fonctionnaires ainsi nommés peuvent mais n'y sont pas contraints, être membres du Conseil.

Rémunération et révocation des fonctionnaires

113. Le Conseil peut fixer la rémunération payable aux fonctionnaires, serviteurs et employés de la Compagnie et fixera la rémunération de tous les fonctionnaires élus ou nommés par le Conseil.

114. Tout fonctionnaire, agent, serviteur ou employé de la Compagnie peut recevoir cette rémunération qui peut être déterminée nonobstant le fait que l'intéressé est administrateur ou actionnaire de la Compagnie.

115. Tous les fonctionnaires, en l'absence d'une convention écrite stipulant le contraire, sont susceptibles d'être révoqués par résolution du Conseil en tout temps, avec ou sans cause.

Délégation par les fonctionnaires

116. En l'absence ou devant l'impossibilité d'agir du président, d'un vice-président ou de tout autre fonctionnaire de la Compagnie, ou pour toute autre raison que le Conseil peut trouver suffisante, le Conseil peut déléguer la totalité ou une partie des pouvoirs de ce fonctionnaire à tout autre fonctionnaire ou à tout administrateur détenant alors ce poste.

Président

117. Le président

a) sera l'agent exécutif en chef de la Compagnie;
b) s'il est présent, présidera toutes les assemblées générales,
c) en l'absence ou devant l'inexistance d'un président du Conseil, s'il est présent, présidera les assemblées du Conseil,
d) signera tous les instruments qui requièrent sa signature,
e) assurera la surintendance générale et la direction de tous les autres fonctionnaires de la Compagnie,
f) soumettra lors de l'assemblée annuelle le rapport annuel du Conseil, s'il en est, et le bilan annuel ainsi que les états financiers des affaires et les rapports sur la situation financière de la Compagnie,
g) de temps à autre fera rapport au Conseil de toutes les questions que, à sa connaissance, les intérêts de la Compagnie exigent de porter à l'attention du Conseil,
h) sera membre ex-officio de tous les comités permanents,
i) aura les autres pouvoirs et fonctions que peut lui assigner de temps à autre le Conseil,
j) s'acquittera de toutes les fonctions se rattachant à son poste.

Vice-président

118. Le vice-président, ou, s'il y en a plus d'un, les vice-présidents, par ordre de séniorité,

a) se verront attribuer tous les pouvoirs et s'acquitteront de toutes les fonctions du président en l'absence, impossibilité ou refus d'agir du président, et
b) auront aussi les pouvoirs et fonctions, s'il en est, que peut lui ou leur assigner de temps à autre le Conseil.

Secrétaire

119. Le secrétaire

a) émettre ou fera émettre les avis de toutes les réunions du Conseil, des actionnaires ou du comité exécutif (s'il existe) sur instruction à cet effet,
b) sera responsable du livre des procès-verbaux de la Compagnie,
c) signera avec le président ou tout autre fonctionnaire ou fonctionnaires de la Compagnie chargés de signer les instruments qui exigent sa signature, et
d) s'acquittera de toutes les autres fonctions comprises dans son mandat ou que le Conseil peut de temps à autre exiger raisonnablement de lui.

Trésorier

120. Le trésorier

a) aura le soin et la charge de tous les fonds et valeurs de la Compagnie,

b) déposera ces fonds et ces valeurs au nom de la Compagnie à la banque ou aux banques ou auprès du séquestre ou des séquestres que le Conseil peut indiquer,

c) en tout temps raisonnable exposera ses livres et ses comptes à tout administrateur de la Compagnie, sur demande, au bureau de la Compagnie pendant les heures d'affaires,

d) signera ou contresignera les instruments qui exigent sa signature, et

e) s'acquittera de toutes les fonctions afférentes à son poste ou que le Conseil peut raisonnablement exiger de lui.

121. Le trésorier peut se voir obliger de donner une garantie pour l'accomplissement loyal de ses fonctions que le Conseil, à sa discrétion illimitée, peut exiger, et nul administrateur ne sera tenu responsable pour ne pas avoir exigé cette garantie ou pour l'insuffisance de toute garantie ou pour toute perte subie par la Compagnie qui n'a pas reçu l'indemnité assurée par cette garantie.

Secrétaire adjoint et trésorier adjoint

122. Le secrétaire adjoint (s'il en est) et le trésorier adjoint (s'il en est) ou, s'il en existe plus d'un, les secrétaires adjoints et les trésoriers adjoints s'acquitteront respectivement de toutes les fonctions du secrétaire et du trésorier, respectivement, en l'absence du secrétaire ou du trésorier, selon le cas.

123. Tout secrétaire adjoint et tout trésorier adjoint auront aussi les pouvoirs et les fonctions que le Conseil peut leur assigner de temps à autre.

Directeur général ou administrateur délégué

124. Le directeur général, si l'on en nomme un,

a) aura toute autorité, sous réserve de l'autorité du Conseil et de la surveillance du président:

(i) pour gérer et diriger les affaires de la Compagnie (excepté les questions qui doivent être légalement négociées ou exécutées par le Conseil ou par les actionnaires dans une assemblée générale), et

(ii) pour employer et renvoyer les agents et les employés de la Compagnie,

si le Conseil ne lui délègue pas des pouvoirs moindres;

b) se conformera à tous les ordres légitimes du Conseil; et

c) à toutes époques raisonnables donnera aux administrateurs ou à l'un d'entre eux, tous les renseignements que ces derniers peuvent demander à l'égard des affaires de la Compagnie.

125. Si et tant que le directeur général est administrateur, il peut, si le Conseil le décide, mais n'y est pas contraint, être connu sous le nom d'administrateur délégué.

Président du Conseil

126. Le Conseil peut élire un de ses membres comme président du Conseil et ce dernier peut présider toutes les assemblées ou chaque assemblée du Conseil et occuper le poste de président ou de vice-président.

Vacances

127. Si le poste de président, de vice-président ou tout autre poste est ou devient vacant, le Conseil, par résolution dûment adoptée lors d'une assemblée dûment convoquée et tenue, peut élire ou nommer un fonctionnaire ou toute personne possédant les qualités requises pour combler cette vacance ou ces vacances.

PROCUREURS OU AGENTS

128. Le Conseil peut en tout temps et de temps à autre nommer une personne ou des personnes comme procureur ou agent ou procureurs ou agents de la Compagnie aux fins et avec les pouvoirs, autorités et discrétions (ne dépassant pas les pouvoirs conférés ou attribués au Conseil par les règlements) et pour une période de temps et sous réserve des conditions que le Conseil peut de temps à autre juger à propos.

129. Un procureur ou un agent peut être autorisé par le Conseil à déléguer la totalité ou une partie des pouvoirs, autorités, et discrétions qui lui sont alors attribués sous réserve de la confirmation du Conseil.

FIDUCIAIRES

130. Le Conseil peut nommer une compagnie fiduciaire ou deux ou plusieurs personnes responsables comme fiduciaire ou fiduciaires de la Compagnie pour toute fin à l'égard de laquelle il est jugé recommendable d'avoir l'intervention d'un fiduciaire ou de fiduciaires et, en particulier, la totalité ou toute partie des biens de la Compagnie peut être confiée à ce fiduciaire ou fiduciaires que ce soit pour le bénéfice des actionnaires, pour assurer aux créanciers ou aux obligataires de la Compagnie le paiement de tout montant d'argent, ou pour assurer toute débenture ou fonds-obligation de la Compagnie pour payer ou rendre actives les obligations que la Compagnie doit payer ou rendre actives sous réserve des dispositions de tout acte ou instrument de fidéicommis. Le Conseil peut en tout temps remplir une vacance survenue dans le poste de fiduciaire.

REGISTRES DE LA COMPAGNIE

131. Le secrétaire ou le secrétaire adjoint ou les secrétaires adjoints doivent tenir ou faire tenir un ou plusieurs registres où sont consignés

a) les noms, par ordre alphabétique, de toutes les personnes qui sont ou qui ont été actionnaires de la compagnie;
b) l'adresse et la qualité de chaque personne pendant qu'elle est actionnaire;
c) le nombre d'actions de chaque catégorie détenues par chaque actionnaire;
d) les versements effectués ou restant à effectuer respectivement sur les actions de chaque actionnaire;
e) tous les transferts d'actions suivant l'ordre dans lequel ils ont été soumis à la Compagnie pour inscription, avec la date et tous les autres détails du transfert, et la date de l'inscription de ce transfert; et
f) les noms, adresses et qualités de ceux qui sont ou qui ont été administrateurs de la Compagnie ainsi que les différentes dates auxquelles ils sont devenus administrateurs ou cessé de l'être;

pourvu, toujours, que les questions dont il est fait mention à l'alinéa *a*), *b*), *c*) et *d*) de cet article puissent, si les statuts le permettent, être conservés dans des registres tenus par un agent de transfert ou un agent nommé par le Conseil.

INSPECTION DES REGISTRES ET DES COMPTES

132. Les registres, comptes et dossiers de la Compagnie sont offerts à l'inspection de tout membre du Conseil en tout temps. Sauf pour les cas traités différemment par les statuts, les actionnaires ne peuvent pas faire l'inspection des livres de la Compagnie sauf aux moments et endroits que le Conseil peut déterminer par résolution.

133. Nul actionnaire n'a le droit de connaître un renseignement relatif à quelque détail ou à la gestion des affaires de la Compagnie et que, à l'avis du Conseil, il serait peu avantageux, dans l'intérêt des actionnaires de la Compagnie, de communiquer au public.

COMPTES ET VÉRIFICATION

134. Le Conseil doit faire tenir des livres de comptes appropriés et soumettre aux actionnaires, à chaque assemblée annuelle générale, un bilan dressé jusqu'à une date précédant d'au plus quatre mois cette assemblée annuelle avec le rapport du vérificateur ou des vérificateurs et tout autre compte et renseignement qu'exigent les statuts.

ANNÉE FINANCIÈRE

135. Sauf si le Conseil n'en décide autrement, l'année financière de la Compagnie se terminera le 31 décembre de chaque année.

DIVIDENDES

136. Compte tenu des droits des détenteurs de toute action à laquelle se rattache une priorité, préférence ou privilège, le Conseil peut, de temps à autre, par résolution, déclarer des dividendes et payer ceux-ci sur les fonds de la Compagnie disponibles à cette fin.

137. La résolution du Conseil déclarant un dividende peut demander le paiement de ce dividende en entier ou en partie par la distribution d'actifs déterminés et en particulier d'actions entièrement payées, de débentures ou de fonds-obligations de la Compagnie, ou de toute autre compagnie, ou de l'une ou plusieurs de ces façons et si quelque difficulté survenait dans la distribution, cette résolution peut régler cette difficulté comme il est jugé à propos, et peut fixer la valeur pour distribution de ces actifs, ou de toute partie de ces actifs, et peut déterminer que ces paiements se feront à tout actionnaire selon la valeur ainsi fixée en vue de satisfaire aux droits de toutes les parties, et peut confier ces actifs à des fiduciaires selon la fiducie, pour les personnes ayant droit aux dividendes, que le Conseil peut juger appropriée.

138. Un intérêt peut être payé sur le capital lorsque les statuts déclarent ce paiement légal, mais, sauf si les statuts le permettent, nul dividende ne sera déclaré lorsque la Compagnie est insolvable ou lorsque ce dividende rend la compagnie insolvable ou lorsqu'il entame le capital de la compagnie.

139. Le Conseil doit déduire des dividendes payables à un actionnaire toutes les sommes d'argent qu'il peut devoir à la Compagnie, pour appels de versements ou autrement.

140. La Compagnie peut transmettre des dividendes, ou bonus, payables au sujet de toute action au moyen de chèque ou de mandat, par la poste ordinaire, à l'adresse enregistrée du détenteur de cette action (à moins que ce dernier n'ait donné des instructions contraires) et ne sera pas responsable de toute perte survenant lors de cet envoi. Chaque chèque ou mandat ainsi envoyé est payable à l'ordre de la personne à laquelle il est envoyé.

141. Nul dividende ne comportera d'intérêt pour la Compagnie.

142. Tous les dividendes non réclamés pour un (1) an après avoir été déclarés, seront réservés ou autrement utilisés par le Conseil, au bénéfice de la Compagnie.

RÉSERVES

143. Le Conseil peut:

a) de temps à autre mettre de côté les sommes qu'il juge appropriées comme fonds de réserve pour faire face aux événements imprévus comme:

(i) l'égalisation des dividendes,

(ii) les dividences spéciaux,

(iii) la réparation, l'amélioration et l'entretien des biens de la Compagnie,

(iv) le remplacement des actifs défectibles,

(v) la formation d'un fonds d'assurance,

et pour toute autre fin, similaire ou non aux fins précédemment citées, que le Conseil, à sa discrétion absolue, croit propre aux intérêts de la Compagnie.

b) investir les nombreuses sommes d'argent ainsi mises de côté dans des placements (autres que les actions de la Compagnie) qu'il peut juger à propos et de temps à autre négocier et varier ces placements et aliéner la totalité ou une partie des susdits pour le bénéfice de la Compagnie; et

c) diviser le fonds de réserve en fonds spéciaux qu'il peut juger appropriés, avec tout le pouvoir d'employer les actifs constituant le fonds de réserve dans les affaires de la Compagnie sans être tenu de tenir ces actifs distincts des autres actifs.

144. Le Conseil peut aussi porter aux comptes de l'année suivante ou des années suivantes tout profit ou solde de profit que, à son avis, il n'est pas approprié de diviser ou de placer en réserve.

145. Le Conseil peut de temps à autre, à sa discrétion, augmenter, réduire ou abolir tout fonds de réserve, en entier ou en partie, et peut tranférer la totalité ou une partie d'un fonds de réserve à l'excédent.

ACTIONS ACCOMPAGNÉES D'UN DROIT DE VOTE ET VALEURS DANS D'AUTRES COMPAGNIES

146. Toutes les actions ou les autres valeurs comportant des droits de vote de toute autre compagnie ou de toutes les autres compagnies, détenues de temps à autre par la Compagnie, peuvent voir s'exercer ce droit de vote à toutes les assemblées, et à chacunes d'elles, des actionnaires ou détenteurs d'autres valeurs, selon le cas, de cette autre compagnie ou compagnies, de la façon et par la personne ou les personnes que le Conseil déterminera de temps à autre.

147. Les fonctionnaires signataires appropriés de la Compagnie peuvent aussi de temps à autre exécuter et livrer pour la Compagnie et en son nom les instruments de procuration et veiller à l'émission de certificats de votation et d'autres preuves du droit de vote aux noms qu'ils peuvent déterminer sans qu'une résolution ou quelque autre action du Conseil ne soit nécessaire.

CHÈQUES, TRAITES ET BILLETS

148. Tous les chèques, traites ou ordres pour le paiement de sommes d'argent et tous les billets et acceptations et lettres de change doivent être signés par le fonctionnaire, les fonctionnaires ou la personne ou les personnes, qu'elles soient ou non des fonctionnaires de la Compagnie, et de la façon que le Conseil peut de temps à autre désigner.

LIVRES DE COMPTES

149. Les livres de comptes de la Compagnie peuvent être tenus au siège social ou à tout autre endroit du Canada que le Conseil peut de temps à autre déterminer ou approuver.

EXÉCUTION D'INSTRUMENTS

150. *a*) Le terme «contrats, documents ou tous instruments écrits» comme il est employé dans le présent article, comprend les actes, hypothèques, mortgages, charges, cessions, transferts et assignations de biens réels ou personnels, immeubles ou meubles, ententes, émissions, reçus et libérations pour le paiement d'argent ou autres obligations, cessions, transferts et assignations d'actions, de stocks, d'obligations, de débentures et d'autres valeurs et tout écrit sur papier.

b) Les contrats, documents ou instruments écrits exigeant la signature de la Compagnie peuvent être signés par le président ou un vice-président ainsi que par le secrétaire, le trésorier, le secrétaire adjoint ou le trésorier adjoint et tous les contrats, documents et instruments écrits, ainsi signés, lieront la Compagnie sans plus d'autorisation ou de formalité.

c) Le Conseil aura le pouvoir, de temps à autre, de nommer par résolution un fonctionnaire ou des fonctionnaires, une personne ou des personnes au nom de la Compagnie pour signer des contrats, documents ou instruments écrits.

d) Le sceau de la Compagnie peut, lorsqu'il est requis, être apposé aux contrats, documents et instruments écrits, signés comme il est dit plus haut, ou par un fonctionnaire ou des fonctionnaires, une personne ou des personnes nommés par résolution du Conseil.

e) En particulier, et sans limiter dans leur généralité les alinéas qui précèdent, le président ou un vice-président, ainsi que le secrétaire ou le trésorier, ou deux administrateurs, ont l'autorité

(i) de vendre, assigner, transférer, échanger, convertir ou céder la totalité ou une partie des actions, stocks, obligations, débentures, droits, certificats ou autres valeurs appartenant à la Compagnie ou inscrits à son nom.

(ii) de signer et d'exécuter sous le sceau de la Compagnie ou d'une autre façon toutes les assignations, transferts, échanges, cessions, pouvoirs de procureurs et les autres instruments qui peuvent être nécessaires pour vendre, assigner, transférer, échanger, convertir ou céder ces actions, stocks, obligations, débentures, droits, certificats ou autres valeurs.

AVIS

SIGNIFICATION

151. Tout avis peut être donné par la Compagnie à un actionnaire, administrateur, ou fonctionnaire de la Compagnie en personne ou par la poste

sous enveloppe affranchie ou par télégramme adressé à cet actionnaire, administrateur ou fonctionnaire à l'adresse qui figure dans les registres de la Compagnie, ou si aucune adresse n'est donnée dans ce registre, à la dernière adresse, dans ce cas, de cet actionnaire, administrateur ou fonctionnaire connue du secrétaire.

ACTIONS INSCRITES À PLUS D'UN NOM

152. Tous les avis relatifs à des actions enregistrées à plus d'un nom seront donnés à la personne ou corporation dont le nom figure le premier dans les registres de la Compagnie et cet avis constitue un avis suffisant pour tous les détenteurs de ces actions.

PERSONNES DEVENANT CHARGÉES D'ACTIONS PAR LA LOI

153. Toute personne ou société qui, par la loi, par un transfert ou par tout autre moyen acquiert un droit à une action ou à des actions sera responsable lors de chaque avis de cette action ou actions et qui, avant l'inscription, dans les registres de la Compagnie, de son nom et de son adresse, sera dûment envoyé à la personne ou à la société de laquelle il détient son titre à cette action ou ces actions.

ACTIONNAIRES DÉCÉDÉS

154. Tout avis ou document livré ou envoyé par la poste ou laissé à l'adresse d'un actionnaire figurant dans les registres de la Compagnie sera censé, nonobstant le fait que cet actionnaire était alors décédé et que la Compagnie ait ou non été avisée de son décès, avoir été dûment envoyé à l'égard des actions détenues par cette personne seule ou avec d'autres personnes, jusqu'à ce que le nom d'une autre personne soit inscrit à sa place dans les registres de la Compagnie comme le détenteur ou l'un des détenteurs de ces actions et cette signification, à toutes fins, sera censée suffisante pour cet avis ou documents vis-à-vis de ses héritiers, exécuteurs testamentaires ou administrateurs et de toutes les personnes, s'il en est, possédant aussi un intérêt dans ces actions.

SIGNATURES DES AVIS

155. Les signatures devant être données par la Compagnie à l'égard d'un avis peuvent être écrites, étampées, dactylographiées ou imprimées ou en partie écrites, étampées, dactylographiées ou imprimées.

CALCUL DU TEMPS

156. Lorsqu'un certain nombre de jours d'avis ou un délai dépassant toute période de temps doit être donné, le jour de la signification ou de l'envoi de l'avis sera, sauf en cas de dispositions contraires, compté dans ce nombre de jours ou cette autre période.

PREUVE DE LA SIGNIFICATION

157. Un certificat du secrétaire ou de tout autre fonctionnaire dûment autorisé de la Compagnie en exercice à l'époque de l'élaboration du certificat ou du fonctionnaire de transfert ou de tout agent des transferts d'actions de toute catégorie de la Compagnie, portant sur les faits relatifs à l'envoi par la poste ou à la livraison de quelque avis à un actionnaire, administrateur ou fonctionnaire, ou à la publication de cet avis, sera preuve concluante de ces faits et liera chaque actionnaire, administrateur ou fonctionnaire de la Compagnie, selon le cas.

ENTRÉE EN VIGUEUR

158. Le présent règlement entrera en vigueur le jour de son sanctionnement lors d'une assemblée générale des actionnaires.

Exécuté ce jour de 1964

Témoin le sceau corporatif de la Compagnie

Président Secrétaire

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: JEAN-T. RICHARD

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

SÉANCE DU JEUDI 26 NOVEMBRE 1964

Concernant le

Bill S-33, Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa

---

TÉMOINS:

De la Commission de la Capitale nationale: Lt-gén. S. F. Clark, président et M. D. L. Macdonald.

Des chemins de fer Nationaux du Canada: M. J. W. G. Macdougall, C.R., solliciteur général.

Des chemins de fer du Canadien-Pacifique: M. K. D. M. Spence, conseiller de la Commission, et M. George Pogue.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965
21195—1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Armstrong
Balcer
Barnett
Basford
Beaulé
Béchard
Boulanger
Cadieu
Cameron (*Nanaïmo Cowichan-Les Îles*)
Cantelon
Cantin
Caron
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Éthier
Fisher
Francis
Godin
Granger
Greene
Grégoire
Guay
Gundlock
Hahn
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Korchinski
Lachance
Laniel
Latulippe
Leblanc
Lessard (*Saint-Henri*)
Macdonald
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
Millar
Mitchell
Muir (*Lisgar*)
Nugent
Olson
Pascoe
Peters
Pugh
Rapp
Regan
Rhéaume
Rock
Ryan
Southam
Stenson
Tardif
Tucker—60

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,
D.-E. Lévesque.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

MARDI 29 septembre 1964.

Il est ordonné: Que le nom de M. Gundlock soit substitué à celui de M. Lamb sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MARDI 10 novembre 1964.

Il est ordonné:—Que les Bills suivants soient déférés au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Bill S-33, Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

MARDI 24 novembre 1964.

Il est ordonné:—Que les noms de MM. Francis, Tardif, Greene, Caron et Éthier soient substitués à ceux de MM. McNulty, Lloyd, Foy, Berger et Addison sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 25 novembre 1964.

Il est ordonné:—Que les noms de MM. Peters et Barnett soient substitués à ceux de MM. Orlikow et Prittie sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Attesté.

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

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI le 26 novembre 1964.
(15)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9h.45 du matin sous la présidence de M. J.-T. Richard.

Présents: MM. Barnett, Béchard, Caron, Cowan, Crossman, Éthier, Fisher, Granger, Hahn, Kennedy, Leblanc, Macdonald, Millar, Pascoe, Peters, Rapp, Regan, Richard, Rock, Tardif et Tucker (21).

Aussi présents: De la Commission de la Capitale nationale: Le président, le lieutenant général S. F. Clark et M. D. L. Macdonald. De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général. De la Compagnie de chemin de fer du Pacifique: M. K. D. M. Spence, conseiller, et M. George Pogue.

Le président présente les témoins et le Comité commence l'étude du bill S-33, loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

A midi et demi, l'interrogatoire des témoins n'étant pas terminé, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3h.30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(16)

A 4 h.05 de l'après-midi, huit membres seulement étaient présents lorsqu'ils furent priés de se rendre à la Chambre. Le président décide alors d'ajourner le Comité jusqu'à jeudi le 1er décembre 1964 à 9 h.30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
D.-E. Lévesque.

TÉMOIGNAGES

JEUDI le 26 novembre 1964.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Ce matin nous devons étudier et approuver le bill S-33, loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Comme vous le savez, messieurs, ce bill a été voté par le Sénat et nous a été renvoyé le 10 novembre après la seconde lecture en Chambre. Un comité du Sénat l'a étudié très attentivement. Cependant, la Chambre des Communes peut avoir des vues différentes sur ce sujet. Nous avons comme témoins, le lieutenant général S. F. Clark, président de la Commission de la Capitale nationale; M. D. L. Macdonald de la même Commission; M. J. W. G. Macdougall, C.R., et M. Macdonald de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique, nous avons M. Spense, leur conseiller, et M. Pogue. Nous avons M. Gazdik de l'Association des camionneurs et aussi M. A. W. Beament, C.R., représentant la Commission des transports d'Ottawa.

Je voudrais d'abord vous rappeler que ce bill tend, en ce qui concerne la constitution en corporation de la Compagnie de chemin de fer terminus, à donner suite à l'accord relatif au déplacement des voies ferrées dans la région d'Ottawa, intervenu le 17 octobre 1963, entre la Commission de la Capitale nationale, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Messieurs, j'espère que les discussions ne s'écarteront pas du sujet à l'étude; si la chose est nécessaire, je vous le rappellerai afin que tous coopèrent à la discussion sérieuse des éléments essentiels de ce bill qui, après tout, ne tend qu'à la constitution d'une compagnie pour administrer le terminus et non pas au choix de l'emplacement que personnellement, je dois l'avouer aux membres de ce Comité et aux autres, je n'approuve pas du tout; mais c'est là une opinion personnelle.

M. PETERS: Le président me permettrait-il une question. Il ne peut être question d'un autre emplacement, n'est-ce pas?

M. COWAN: Il pourrait y avoir dissolution de la Chambre, monsieur Peters.

Le PRÉSIDENT: J'appelle maintenant le lieutenant-général Clark, de la Commission de la Capitale nationale. Je pense qu'il devrait nous donner les raisons motivant ce bill et son objet.

Le lieutenant-général S. F. CLARK (*président de la Commission de la Capitale nationale*): Je suis très heureux de pouvoir expliquer les motifs justifiant cette décision de changer l'emplacement des voies ferrées. J'aimerais aussi vous faire part des progrès réalisés à ce jour. Je ne m'attarderai pas à l'historique de cette question, parce que cela remonte aux plans conçus par sir Hubert Cauchon et autres qui ont collaboré à la préparation de plans pour la Capitale nationale. Sur ce sujet, permettez-moi de vous citer une phrase de M. Gréber, cet urbaniste de réputation mondiale qui a tracé les plans pour la Capitale nationale: «Le déplacement du réseau ferroviaire constitue donc l'élément fondamental du plan directeur de la Capitale.»

Une des améliorations prévues par le déplacement des voies ferrées du centre de la ville était d'abord la réduction du nombre des passages à niveau. Ce plan en fera disparaître environ 70. On a attaché beaucoup d'importance à cela vu l'accroissement de la ville et l'augmentation rapide du nombre des automobiles. Cela va améliorer la circulation et réduire considérablement les

risques d'accident; et en vérité, cela va aussi permettre de réduire les dépenses que les gouvernements à tous les niveaux devront assumer pour faire disparaître les passages à niveau.

Le second point visait à simplifier les opérations ferroviaires. On était d'avis que le dédoublement des voies ferrées et la concentration des opérations ferroviaires par le moyen d'une compagnie de chemin de fer terminus tendraient à en simplifier l'administration et permettraient de réaliser des économies. D'après ce plan, de 30 à 35 milles de voies ferrées seront supprimées.

D'après le nouveau plan, les terminus, les ateliers de réparation, les cours de triage, les immeubles de communications et autres choses de ce genre, seront concentrés dans la partie sud-est de la ville. On a pensé que l'emplacement des voies abandonnées pourrait être utilisé pour la construction d'autoroutes, d'avenues ou de rues. On a aussi considéré que la réorganisation du réseau ferroviaire et des installations connexes favoriserait la mise en valeur des terrains.

Comme vous le savez, les villes d'Ottawa et de Hull étaient divisées en deux par ces voies ferrées; elles dépréciaient les secteurs industriels qui avaient l'air plutôt minable. De plus, il n'y avait dans ces secteurs que très peu d'espace pour l'expansion et on croyait que le déplacement de ces secteurs industriels du centre de la ville permettrait une meilleure utilisation des espaces ainsi dégagés. Il était aussi prévu que les industries pourraient construire des usines modernes dans de nouveaux secteurs où il leur serait possible de se développer.

Le comité parlementaire conjoint de la Commission du district fédéral a recommandé, en 1956, d'apporter quelques modifications aux déplacements proposés dans le plan directeur préparé par M. Gréber. Le rapport du comité parlementaire conjoint fut soumis aux Chambres le 1er août 1956. Je prierais monsieur McQuarrie d'indiquer sur la carte ce qu'était le projet initial et les changements faits à la suite des recommandations du comité parlementaire conjoint.

Le premier a été le déplacement des voies ferrées de la subdivision de Renfrew de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada allant de l'ouest à l'est au travers de la ville d'Ottawa. J'en reparlerai plus tard. C'est maintenant le Queensway. Le second a été l'abandon de la subdivision de la rue Sussex de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique de la rue Bank au sud, allant au delà de Hurdman dans Eastview, à l'arrière de l'hôtel de ville, jusqu'au centre de triage du chemin de fer du Pacifique situé sur la rue Sussex. Dans un moment, je parlerai des travaux en cours à cet endroit.

L'abandon de la subdivision de Carleton Place du chemin de fer du Pacifique de Bells Corners à la gare d'Ottawa-ouest sur le chemin Bayview; l'abandon de la subdivision de Beachburg des chemins de fer nationaux de Wass à Hurdman; l'abandon des voies ferrées du pont de Hurdman sur la rivière Rideau, le long du canal au delà de la gare Union et du pont Alexandra jusque près du ruisseau Brewery dans Hull; et la construction d'une nouvelle gare près de l'intersection des chemins Walkley et Conroy.

En 1959, le Gouvernement a décidé que la nouvelle gare devrait être construite à l'est de la rivière Rideau, près d'Alta Vista et du Queensway, trois milles plus près de la gare Union actuelle et de l'emplacement suggéré par M. Gréber. A la suite de ce changement de l'emplacement de la gare, il a fallu conserver la subdivision des voies ferrées de Beachburg, de Wass à Hurdman.

Monsieur le président, si vous le permettez, je parlerai brièvement des travaux en cours. On a enlevé les voies ferrées de la subdivision Renfrew des chemins de fer nationaux allant de la jonction de Nepean à travers la ville d'Ottawa; permettant ainsi d'ajouter huit milles de plus au Queensway qui fait partie de la route transcanadienne. Les travaux se poursuivent. Cette route est

maintenant complétée jusqu'à la rue Elgin. La partie s'étendant d'Elgin à Concord sera terminée l'an prochain et rejoindra la section est du Queensway en 1966, à la fin de 1966, quand on aura enlevé les voies ferrées allant à la gare Union.

Je voudrais maintenant parler de la subdivision Sussex de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique. La Commission a approuvé l'abandon de la subdivision de la rue Sussex, de Sussex Drive à Beechwood, le 15 juin 1964, et l'abandon du reste de la voie à un mois d'avis, à partir du 1er octobre 1965. Le terrain de l'extrême limite nord de la subdivision de la rue Sussex est utilisé pour les travaux d'approche du pont MacDonald-Cartier que l'on construit présentement. D'autres terrains, acquis dans ce secteur par la Commission, de propriétaires particuliers ou de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique, seront utilisés à la discrétion du Gouvernement.

Quand le reste de cette subdivision sera abandonné, le terrain sera utilisé en partie pour un chemin reliant l'extrémité du pont MacDonald-Cartier située du Côté d'Ottawa au Queensway et à la gare. Cela est prévu dans le plan routier officiel de la ville d'Ottawa. Il est prévu que les voies ferrées allant de la gare Union au ruisseau Brewery dans Hull seront enlevées à la fin de 1966 quand la nouvelle gare sera terminée. Quand cela sera fait, la Commission projette la construction d'une avenue à partir de la gare Union actuelle, le long de la rive est du canal, jusqu'à une voie d'accès au Queensway située très près de la nouvelle gare. On projette aussi de relier Echo Drive sur la rive sud du canal au nouveau boulevard de Deepcut. La distance entre la nouvelle gare et l'ancienne est d'un peu plus de deux milles et serait une course de quatre à cinq minutes en automobile. Nous espérons que ce sera agréable de circuler sur cette avenue. Nos experts étudient la possibilité de relier cette avenue à la gare Union actuelle, le long des voies ferrées, jusqu'au pont Alenxandra. Le problème est plutôt difficile, mais nous espérons réussir.

L'abandon de la subdivision de Carleton Place, de Bells Corners à Ottawa-ouest, des voies ferrées et des centres de triage de LeBreton laissera au gouvernement un emplacement pour des édifices administratifs, une partie peut-être des 142 acres pourra être utilisée par l'entreprise privée; environ 55 acres ont été acquises par la Commission, 60 acres ont été obtenues des chemins de fer et environ 29 acres ont été obtenues en remplissant une partie de la baie de Nepean. Cela a constitué un emplacement de 142 acres situé à un mille exactement de la tour de la Paix. La disparition de ces voies ferrées permet à la Commission d'élargir l'Ottawa Parkway jusqu'à sa jonction avec Britannia; cette disparition permettra aussi l'élargissement d'une partie de la rue Scott.

L'automne dernier, le gouvernement a annoncé qu'il avait approuvé, en principe, la rénovation du secteur de l'actuelle gare Union. Cela est généralement connu sous le nom de «plan Parkin», qui prévoit la construction d'édifices administratifs sur un terrain triangulaire situé entre le canal et les rues Nicholas et Laurier, un espace suffisamment grand pour des édifices occupant une surface d'un million et quart de pieds carrés. Le projet prévoit la construction d'édifices par le capital privé dans le secteur situé au nord du pont Mackenzie King jusqu'à Wellington et Rideau. Le plan prévoit la construction d'un nouvel hôtel pouvant accommoder 500 personnes, d'édifices pour bureaux commerciaux et d'un auditorium.

La dernière subdivision mentionnée a été celle de Prescott qui traverse la rivière Ottawa et le pont du Prince de Galles, le Queensway, Carling, le lac Dow et l'université Carleton. Ces voies ferrées serviront à la circulation ferroviaire interprovinciale et il faudra construire des croisements de voies superposées. Les travaux se poursuivent. On a complété le tunnel sous le canal à l'extémité du lac Dow et les entrepreneurs construisent actuellement les croisements de voies superposées sur la route 19 et l'avenue Carling.

Je voudrais dire un mot des terrains réservés pour l'établissement des industries. Le gouvernement a permis à la Commission d'acquérir à cette fin des terrains adjacents aux rues Walkley, Sheffield, Belfast, Coventry et à Bells Corners pour les revendre aux industries forcées de déménager par l'enlèvement des voies ferrées ou à cause d'autres projets de la Commission. Les secteurs industriels adjacents aux rues Belfast, Sheffield et Coventry sont prêts à être utilisés. Seize terrains d'une superficie totale d'environ 80 acres ont été vendus et sur 14 de ces terrains, soit une superficie d'environ 66 acres, de nouveaux édifices industriels ont été construits ou sont actuellement en construction.

La Commission et les deux compagnies de chemin de fer étaient d'avis que la Compagnie de chemin de fer du terminus était la meilleure solution au problème visant à éliminer la duplication des voies ferrées et des installations et à concentrer le tout en un seul système ferroviaire pour la région de la Capitale nationale.

Monsieur le président, voilà un bref résumé du projet de déplacement des voies ferrées. Puis-je ajouter que la Commission croit, qu'une fois ce projet complètement réalisé, elle aura atteint les objectifs fixés par les divers organismes qui ont travaillé à l'élaboration de ce projet et aussi par le rapport soumis aux deux Chambres en 1956.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup. Maintenant, Messieurs, je suis certain que plusieurs membres voudront poser des questions. M. Macdonald a la parole.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Général Clark, pourriez-vous me dire si la voie ferrée du Pacifique allant de la subdivision d'Arnprior à l'ouest du chemin Island Park doit être abandonnée?

Le général CLARK: Je crois que vous voulez parler d'une autre voie.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Non, c'est bien de celle-là dont je veux parler. Sa disparition dépend-elle de la construction de la nouvelle gare ou de l'achèvement du nouveau pont MacDonald-Cartier, ou bien des deux?

Le général CLARK: Sa disparition n'a rien à voir avec la nouvelle gare. C'est la subdivision de Prescott qui est en cause et l'on y construit des croisements de voies superposées.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Advenant des difficultés au sujet de ce bill, je ne dis pas que cela arrivera, n'est-ce pas plutôt l'achèvement du pont MacDonald-Cartier qui permettra l'abandon de cette voie vers le début de 1966?

Le général CLARK: Je le regrette, mais je n'ai pas bien compris votre question.

M. MACDONALD (*Rosedale*): C'est plutôt l'achèvement du pont MacDonald-Cartier qui permettra l'abandon de cette voie ferrée du Pacifique au cours de l'année 1966?

Le général CLARK: Je comprends peut-être mal votre question. Je ne crois pas que le pont MacDonald-Cartier ait quelque chose à voir en cela. Je n'y vois aucune relation.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Je suppose que lorsque le pont MacDonald-Cartier sera terminé, on démolira le pont Alexandra et les voies ferrées...

Le général CLARK: ...seront enlevées.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Quand cela, en 1966?

Le général CLARK: Nous l'espérons.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Ainsi, puisque la voie d'accès à la gare passera sur ce pont, les voies ferrées dont je parlais, celles qui longent la rive sud de la rivière Ottawa, devront aussi être enlevées en même temps.

Le général CLARK: Pas nécessairement à la même date. Vous pourrez encore utiliser la subdivision Prescott passant sur le pont Prince-de-Galles vers Hull.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Ainsi il n'y a actuellement aucune date fixée pour l'enlèvement de la voie à l'ouest du chemin Island Park?

Le général CLARK: Il n'y a aucune date précise. On doit y voir bientôt. En consultant mes notes, j'y vois que la date proposée devrait être en 1966.

M. MACDONALD (*Rosedale*): La Compagnie du Pacifique se propose alors de céder le droit de passage d'une autre voie, probablement à la Commission de la Capitale nationale.

Le général CLARK: Le droit de passage devient la propriété de la Commission plus les 60 acres des centres de triage de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique situés dans la plaine LeBreton qui seront aussi cédés à la Commission.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Vous avez parlé du transfert d'une partie du droit de passage sur la rue Scott. Se propose-t-on d'utiliser en partie le droit de passage à l'ouest de l'avenue Churchill pour le prolongement de la rue Scott?

Le général CLARK: La partie du droit de passage qui pourra être utilisée, devra être discutée par la Commission et la ville. Cela ne relève pas de la Commission parce que cela ne fait pas partie de la route ou de l'avenue qu'elle fait construire.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Vous ne savez rien de ces projets?

Le général CLARK: Si vous regardez le plan routier officiel de la ville, vous verrez que l'on se propose d'utiliser les voies ferrées qui seront abandonnées pour l'élargissement de la rue Scott qui se prolonge au delà du pâturage Tunney. Nous n'avons discuté de rien à ce sujet avec la ville; c'est une question de politique municipale.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Si je comprends bien, la voie de Prescott sera encore utilisée et servira de voie d'accès aux industries telles que celle de Fleck.

Le général CLARK: Je ne me souviens pas du nom de cette compagnie.

M. TARDIF: Je crois qu'il veut parler de la fonderie Beach.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Je crois qu'on l'appelle Fleck. Savez-vous quelque chose au sujet des industries situées sur les rues Wellington et Somerset qui longent cette voie?

Le général CLARK: Je pourrais le demander à mes gens qui travaillent avec les représentants de la ville. Je pourrais demander à mon directeur de la planification s'il a entendu parler d'un projet prévoyant quelques changements dans ce secteur. Monsieur Macdonald savez-vous si la ville projette quelques changements dans ce secteur?

M. D. L. MACDONALD (*de la Commission de la Capitale nationale*): En réponse à cette question, je dois dire que le plan routier officiel de la ville d'Ottawa prévoit l'utilisation du droit de passage de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique qui est parallèle à la rue Scott pour une voie majeure de communications. Actuellement, les ministères de la Voirie de Québec et d'Ontario et la ville d'Ottawa étudient tout le réseau routier. Il semble que la voie du Pacifique sera nécessaire pour l'élargissement de la rue Scott qui deviendra une artère importante. Quant à l'autre question concernant la fonderie Beach ou Fleck, la première recommandation suggérait l'abandon de la voie desservant cette usine; mais je dois ajouter que rien n'a encore été décidé.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Vous parlez de l'élargissement de la rue Scott; a-t-on parlé d'utiliser l'emplacement de la voie ferrée abandonnée pour prolonger la rue Scott à partir de Churchill vers l'Ouest?

M. D. L. MACDONALD: Le projet prévoit l'usage d'une partie seulement, parce que la rue doit être redressée. La rue Scott en est une partie; une autre partie est constituée par la voie ferrée abandonnée; mais actuellement, ce n'est pas un chemin continu.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Il sera continu au delà de l'avenue Churchill?

M. D. L. MACDONALD: Cela est encore à l'étude.

M. MACDONALD (*Rosedale*): J'ignore si la question s'adresse au général ou à monsieur Macdonald. Si je comprends bien, le boulevard qui longe la rive sud de la rivière Ottawa doit se faire en deux parties. La première est maintenant à peu près terminée et pour la seconde on utilisera le droit de passage qui longe la première partie; est-ce exact?

Le général CLARK: Monsieur le président, je vais répondre à cette question. On n'a pas besoin de ce droit de passage pour la construction du boulevard qui longera la rivière Ottawa; mais pour l'extrémité ouest, vers Britannia on pourra en utiliser une partie pour élargir ce boulevard et obtenir des terrains de stationnement dans cette zone. La dernière partie ne peut être complétée avant l'enlèvement des rails dans la plaine LeBreton.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Une question plus précise: Pourriez-vous me dire si la partie située à environ un mille à l'ouest du prolongement de l'avenue Mansfield sera faite en une ou deux phases?

Le général CLARK: Je vais laisser M. Macdonald répondre à cette question. Je ne me souviens pas de l'avenue Mansfield.

M. D. L. MACDONALD: C'est là que s'arrête la voie ferrée. C'est à environ un mille à l'ouest de l'avenue Churchill.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce Comité puisse s'engager dans l'étude des plans de la Capitale nationale.

M. PETERS: Pourquoi pas?

Le PRÉSIDENT: Il nous faudrait pour cela obtenir de la Chambre des pouvoirs plus étendus. Le devoir de ce Comité est d'étudier ce qui concerne le terminus et non pas ce qui regarde la Commission de la Capitale nationale.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Le général a commencé en parlant du droit de passage, le consentement du chemin de fer et le droit de passage.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters a soulevé un point.

M. PETERS: Le général a commencé le tout. Le membre ne fait que discuter ce dont le général a parlé et vous l'avez permis.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas permis que la discussion s'étende à l'usage du droit de passage.

M. PETERS: Monsieur le président, je crois que les questions concernent la voie ferrée située dans ce secteur; je crois qu'elles sont pertinentes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters, j'y consens, pourvu qu'on n'aille pas plus loin.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Plutôt que de retarder le Comité, je pourrais peut-être plus tard en discuter privément avec le général. Ma dernière question, encore là, je ne suis pas sûr que ce soit du ressort du Comité, quelles dispositions a-t-on prises pour les services de taxis à la nouvelle gare; tous les propriétaires de taxis d'Ottawa auront-ils le droit d'y prendre des passagers?

Le général CLARK: Monsieur le président, en autant que je sache, il n'y a aucune restriction. Le terminus sera administré par les chemins de fer. Il serait préférable de poser cette question aux représentants des chemins de fer.

M. MACDONALD (*Rosedale*): Je poserai cette question à un autre témoin.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pascoe a la parole.

M. PASCOE: Je voulais demander s'il y avait des cartes pour tous les membres du Comité?

Le PRÉSIDENT: Je demanderai au général Clark s'il en reste encore.

M. PASCOE: Le général Clark a parlé de terrains qui seraient disponibles pour la construction d'édifices à bureaux quand on aura enlevé les rails. Je voudrais savoir s'il y aura une limite à la hauteur des édifices afin de ne pas nuire à l'aspect des édifices parlementaires ou à la tour de la Paix?

Le général CLARK: Monsieur le président, les architectes qui ont préparé l'esquisse de ces plans et les divers comités consultatifs de la Commission, le comité chargé des plans, étaient tous très conscients de la nécessité de préserver la ligne d'horizon, la perspective, afin de prévenir la construction de tout édifice dont la hauteur nuirait à l'aspect général des édifices parlementaires et de la tour de la Paix.

M. PASCOE: Il n'y a rien dans le bill à ce sujet. Comment pourra-t-on limiter la hauteur des édifices?

Le général CLARK: La limite de la hauteur des édifices dans ce secteur sera contrôlée par le gouvernement par l'entremise de la Commission, parce que ce secteur appartiendra au gouvernement. Monsieur le président, tous les édifices construits avec du capital privé, le seront sur des terrains qui seront loués par le gouvernement et les plans devront être approuvés par la Commission. Le Gouvernement conserve le contrôle de la construction de tous les édifices élevés sur des terrains loués de la Couronne. Le Gouvernement conservera un contrôle absolu du style architectural, de la hauteur des édifices, etc.

M. TARDIF: Monsieur le président, cela n'est-il pas déjà contrôlé par un règlement de la ville d'Ottawa?

Le PRÉSIDENT: M. Peters a la parole.

M. PETERS: Je ne veux pas discuter de tous les autres problèmes. Je m'intéresse surtout à la gare. Si je comprends bien ce qu'a dit le général, cette question est définitivement réglée; que c'est là l'opinion générale et que la Commission verra à faire disparaître la gare actuelle.

Le général CLARK: Oui, monsieur le président; la Commission n'y peut rien. Ces recommandations ont été faites au gouvernement il y a déjà quelques années et, en 1959, le Gouvernement a approuvé la reconstruction de la gare sur la rue Alta Vista près de Hurdman.

M. PETERS: De quelle manière?

Le général CLARK: Par arrêté en conseil.

M. PETERS: Depuis les quelques années que je suis ici, je ne me rappelle pas que cela ait été soumis au Parlement. Cela ne fut pas approuvé par le Parlement, n'est-ce pas?

Le général CLARK: Je ne crois pas que le Parlement ait eu l'occasion de discuter de l'emplacement de cette gare; cependant, le Parlement fut averti du projet visant à reconstruire la gare de chemin de fer dans un secteur situé plus au sud, au croisement des rues Walkley et Conroy.

M. PETERS: On a ensuite changé d'avis?

Le général CLARK: Oui, à la suite d'une recommandation faite au gouvernement par la Commission du district fédéral d'alors, cette recommandation a été approuvée en 1961, par arrêté en conseil.

M. PETERS: Sauriez-vous pourquoi cela fut fait?

Le général CLARK: Oui, monsieur le président, je peux vous donner quelques-unes des raisons. Le premier projet situait la gare ici (on indique le secteur de Walkley). Le nouveau projet la situe là (on indique l'emplacement près de la rue Alta Vista et la voie d'accès au Queensway), trois milles plus près. Le

premier projet prévoyait de conserver la gare Union actuelle pendant un bon nombre d'années, aucune date n'était fixée; mais on compléterait le déplacement de la plus grande partie des voies ferrées et la gare serait finalement déplacée. Quand ce projet fut étudié, il devint évident que ces travaux exigeraient des dépenses considérables. Il aurait fallu construire des ponts pour le Queensway au-dessus des voies ferrées menant à la gare Union. Le plan actuel permet de le construire en surface avec croisements à voies superposées plutôt qu'en voie élevée. La gare aurait aussi exigé beaucoup de réparations; ainsi les chemins de fer et la Commission ont convenu qu'il serait préférable de reconstruire immédiatement la gare sur un emplacement plus rapproché plutôt que de construire une voie élevée au-dessus des voies ferrées dont on ne se servira plus dans quelque temps.

M. PETERS: N'est-il pas vrai que les compagnies de chemin de fer s'opposaient fortement au déplacement de la gare et qu'il a fallu leur faire des offres très avantageuses pour les décider à accepter ce plan?

Le général CLARK: Monsieur le président, je n'ai pas pris part aux discussions. Je crois qu'il serait préférable de demander aux représentants des compagnies de chemin de fer de répondre à cette question. Tout ce que je pourrais dire ne serait que du ouï-dire. J'ai cru comprendre que les chemins de fer avaient consenti; mais laissons les chemins de fer répondre à cette question.

M. PETERS: Puis-je demander quelles études on a faites récemment; car en Amérique du Nord, l'attitude au sujet des services de transport de banlieue a bien évoluée. Un qui nous intéresse, le transport par air entre Ottawa et Montréal semble très difficile. Il y a une bonne distance de l'aéroport d'Ottawa au centre de la ville et il est difficile de se rendre à l'aéroport. La Commission de la Capitale nationale devrait certainement songer à construire une voie directe menant à l'aéroport. Elle devrait s'appliquer à réaliser quelque chose qui en vaut la peine plutôt qu'une chose comme celle-là. Ne sait-on pas que des grandes villes comme Montréal et New-York ont, à grands frais, déménagé leur terminus dans le centre de la ville. Montréal nous intéresse tout particulièrement. Nous avons à Montréal un terminus dans le centre de la ville. A Ottawa, où il est difficile actuellement de parvenir par avion, notre terminus est trop loin du centre de la ville.

Monsieur le président, je tiens à préciser que je ne m'oppose pas à ce bill. Je suggère que la gare dont nous discutons assure le service des marchandises, des messageries et autres. Ce à quoi je pense, c'est un terminus pour les services de transport des banlieues qui serait situé dans le centre de la ville et qui serait desservi par une double voie utilisée uniquement pour le transport des passagers et des bagages. Les trains pourraient être mus par l'électricité. Je crois qu'on pourrait utiliser l'électricité parce que ce n'est pas très loin. La Commission n'est-elle pas au courant des progrès réalisés au cours des deux ou trois dernières années? A-t-on songé à cela?

Le général CLARK: Bien, monsieur le président, j'ignore si les compagnies de chemin de fer projettent d'établir un service pour les abonnés des banlieues d'ici à Montréal.

M. PETERS: Il existe déjà. C'est déjà fait. Il y a un train à huit heures du matin ou à peu près. C'est un train filant à 75 milles à l'heure. C'est un train pour les abonnés de la banlieue.

Le général CLARK: Je présume que vous parlez d'étendre ce service; vous voulez savoir s'il y aura plus de trains à l'avenir. Oui, monsieur le président, nous savons qu'il y a des trains en direction de Montréal. Je crois que la Commission a étudié les divers moyens employés par les gens pour se rendre en ville. Nous avons ici les dernières statistiques. Ces chiffres nous ont été

fournis en juillet dernier par ceux qui étudient le transport entre Hull et Ottawa. Ces chiffres nous indiquent que présentement 8.7 p. 100 des gens viennent à Ottawa par chemin de fer; 87.3 p. 100 viennent par la route et 4 p. 100 arrivent par avion.

M. RAPP: Voudriez-vous répéter ces chiffres?

Le général CLARK: Par la route, 87.3; par chemin de fer, 8.7 et par avion 4 p. 100. Ce calcul était pour une période de 24 heures. Les chiffres que l'on nous a fournis représentaient 11,000 personnes arrivant par la route, soit 87.3 p. 100; 1,100 par chemin de fer, ou 8.7 p. 100 et 500 arrivant par avion, ou 4 p. 100; soit un total de 12,600 personnes par jour.

Comme je l'ai mentionné, les plans visant le déplacement des voies ferrées prévoyaient l'utilisation d'une partie des droits de passage pour la construction de parcs, de rues ou d'autoroutes d'importance relative. Nous croyons, par exemple, que le Queensway, construit sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée, accommode un grand nombre de personnes venant à Ottawa ou en sortant et que le boulevard qui sera construit, ou l'avenue, ou quelque soit le terme employé, allant de l'ancienne gare à l'emplacement de la nouvelle, c'est-à-dire, jusqu'aux environs du Château Laurier, sera un boulevard à quatre voies et permettra une circulation dense et rapide. Il sera relié à la rue Colonel By.

M. PETERS: Je m'intéresse surtout aux 10 p. 100 de mes électeurs qui viennent à Ottawa par chemin de fer. Monsieur le président, je voudrais savoir pourquoi on a tellement insisté pour faire disparaître la gare du centre de marchandises de Walkley. J'avais compris qu'on voulait d'abord reconstruire la gare hors du centre de la ville; franchement ce n'est pas cela que l'on fait; on se hâte d'envoyer les wagons à marchandises et tout le reste à Greenbelt. Puis on construit la gare à Alta Vista où elle ne pourra accommoder les banlieusards, car il reste encore deux milles à parcourir pour se rendre au centre de la ville. Il faut assurer le transport. Il est évident que des pressions furent exercées afin de la rapprocher à ce point. Elle est déjà dans le centre d'un quartier résidentiel. Je suis sûr qu'Ottawa regrettera cette décision d'en faire une rue commerciale, car Alta Vista est déjà considéré comme étant un des nouveaux quartiers résidentiels. L'établissement des industries va probablement en faire un quartier de taudis avant bien des années. Quelles pressions a-t-on exercées pour la rapprocher de quatre milles vers le centre de la ville? Je n'ai aucune objection à ce qu'on déménage tout hors de la ville, sauf les passagers. Ce n'est pas cela qu'on a fait. On a tout dispersé aux alentours dans des quartiers qui se développent rapidement. Nous replaçons la gare en plein milieu. Je me demande si on avait des raisons sérieuses de faire cela.

Le PRÉSIDENT: Je me demande s'il ne serait pas préférable de réserver ces questions pour les représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada puisque le général Clark dit qu'il n'en sait rien.

M. PETERS: J'ignore s'il le sait. Il nous a dit qu'il était au courant du développement actuellement en cours à Ottawa à la suite de l'abandon des autres voies ferrées. Le général Clark a parlé des routes construites dans les zones d'Ottawa en voie de reconstruction. C'est une conception tout à fait nouvelle. A la suite de quelles pressions a-t-on décidé de replacer cela dans la zone résidentielle?

Le PRÉSIDENT: Général Clark, voudriez-vous nous dire, une fois de plus, si vous êtes au courant ou non?

Le général CLARK: Je ne suis au courant d'aucune pression à ce sujet. Je m'en informerai volontiers. Cette suggestion de déplacer la gare des rues Walkley et Conroy venait d'abord de la Commission qui en a discuté avec les compagnies de chemins de fer; je suis certain que la Commission ne fut l'objet

d'aucune pression. Je n'ai entendu parler d'aucune pression. J'ai mentionné qu'une des raisons justifiant ce changement était le coût plus élevé de la construction du Queensway si l'on s'en était tenu au premier projet. Quand le Queensway sera terminé, à condition que l'on décide d'enlever ces voies ferrées, les gens de l'est et de l'ouest d'Ottawa pourront se rendre à la gare très rapidement; beaucoup plus que s'ils devaient se rendre à l'emplacement actuel de la gare; parce que la circulation dans le centre d'Ottawa est plutôt difficile. Je crois que si vous pouviez mesurer le temps nécessaire pour se rendre de la partie ouest d'Ottawa, ou de la partie est, à l'emplacement de la nouvelle gare, vous constateriez que vous y arriveriez beaucoup plus vite que si vous deviez vous rendre à la gare actuelle.

M. PETERS: Monsieur le président, le témoin devra en convenir; cela ne concerne qu'un peu moins de 10 p. 100 du public voyageur. N'est-il pas vrai que ce public se divise en deux catégories, ceux qui viennent en visite pour des raisons personnelles et ceux qui viennent à Ottawa par affaires. Nous nous intéressons, ou plutôt, je m'intéresse surtout à ceux qui viennent à Ottawa par affaires plutôt qu'à ceux qui viennent visiter des parents résidant dans Alta Vista ou dans Britannia ou ailleurs. Ne devons-nous pas faire une distinction entre ces deux groupes?

La séance est suspendue.

Le PRÉSIDENT: Nous continuons. Monsieur Peters a la parole.

M. PETERS: Monsieur le président, puis-je demander au témoin si on a entrepris une étude de ce qu'il en coûterait pour reconstruire le secteur compris entre Deep Cut et la gare Union actuelle? En a-t-on étudié les possibilités?

M. COWAN: C'est la dernière chose qui devrait être considérée.

Le général CLARK: Monsieur le président, permettez-moi de m'assurer que nous parlons bien des terrains appartenant aux chemins de fer de Deep Cut à la gare Union.

M. PETERS: La Compagnie des chemins de fer nationaux a une voie qui entre par Deep Cut et qui va directement de là à la gare Union. C'est une distance d'environ trois quarts de mille, je crois.

Le général CLARK: Oui. Si le président le permet, je demanderai que l'on vérifie ces chiffres. Je ne me souviens pas des chiffres exacts. Je peux dire au Comité le prix des terrains appartenant aux chemins de fer et qui s'étendent de la gare jusqu'à Deep Cut et même jusqu'à la voie qui traverse le canal Rideau. Nous possédons un droit de passage à partir de la gare Union jusqu'à l'emplacement de la nouvelle gare. Je pourrai fournir ces chiffres au Comité dès qu'un de mes hommes les aura trouvés.

M. PETERS: La Commission n'aurait-elle pas songer à utiliser cet endroit plutôt que la gare de l'avenue Industrial?

Le général CLARK: Monsieur le président, une fois cette recommandation de la Commission approuvée par le Gouvernement, le terrain devient la propriété de la Commission et sera utilisé d'abord pour une avenue reliant le Queensway à la nouvelle gare et le reste, soit la plus grande partie où se trouvent aujourd'hui les voies ferrées et les wagons à marchandises qui entourent la gare Union et en plus la bâtisse abritant le chauffage central, sera utilisé pour le nouvel aménagement. Ce terrain va en s'élargissant considérablement vers le sud entre les ponts Laurier et Mackenzie-King. C'est là que le Gouvernement projette de construire trois édifices couvrant un million et quart de pieds carrés. On en fera un meilleur usage; car présentement on n'y trouve que les voies de garage et des petites bâtisses.

M. PETERS: Vous n'avez pas réellement l'intention de construire un chemin à travers cela?

Le général CLARK: Oui, monsieur le président, le long du droit de passage du chemin de fer près du canal; le projet prévoit la construction d'un boulevart à quatre voies.

M. PETERS: Nous ne parlons peut-être pas du même endroit. Il ne semble pas y avoir beaucoup de place entre Echo Drive et le canal. Ce n'est pas bien large, certainement pas assez pour un édifice important. C'est très près du canal.

Le général CLARK: Monsieur le président, je dois dire que la compagnie de chemin de fer possède d'autres terrains; j'admets que quelques-uns ne sont pas très larges; mais la Commission possède déjà le terrain compris entre la rue Nicolas, l'avenue Laurier et la propriété du chemin de fer. Ces terrains appartiennent à la Commission depuis déjà quelques années. J'admets que si nous ne possédions rien d'autre que les terrains acquis des compagnies de chemin de fer, il nous serait impossible d'y construire un boulevard. Nous sommes les propriétaires de ce large triangle compris entre les rues Nicolas, Laurier et le pont Mackenzie-King. Ce terrain nous appartient depuis quelques années.

M. PETERS: Qu'est-ce que la Commission entend faire de la gare qui est là?

Le général CLARK: Monsieur le président, la Commission projette de démolir tout ce qui s'y trouve, la gare Union, la bâtisse abritant le chauffage central et les vieux hangars. D'après le projet «ParKin», tout ce secteur doit être réaménagé.

M. PETERS: C'est là l'édifice du Gouvernement?

Le général CLARK: Oui, au bas du secteur, le coin sud. Comme je l'ai mentionné, le projet «ParKin», tel qu'approuvé par le Gouvernement, prévoit la construction d'édifices publics dans ce secteur. Nous n'avons pas d'approbation pour un édifice particulier. C'est le ministre des Travaux publics et non la Commission qui a obtenu une approbation de principe pour la construction de trois édifices, deux ou trois. L'aspect architectural décidera de la construction de deux ou trois édifices. Ils comprendront des bureaux couvrant une superficie d'un million et quart de pieds carrés. Dans le secteur situé au nord du pont Mackenzie-King, là où se trouve le chauffage central, la Commission se propose d'inviter le capital privé à y construire un hôtel pouvant accommoder de 500 à 600 personnes. Le capital privé pourra aussi y construire des édifices à bureaux à l'usage des particuliers et non du Gouvernement; ce terrain sera loué à longs termes par le Gouvernement. La Commission espère aussi que l'on y construira éventuellement une vaste salle pour les réunions importantes qui pourraient être tenues dans cette ville.

M. PETERS: Monsieur le président, cela ne vient-il pas en conflit avec notre projet de construire des édifices du gouvernement sur les collines Confédération et dans le pâturage Tunney. Le projet mentionné par le général n'est-il pas tout à fait contraire à ce que nous avions décidé et à ce qui était l'habitude jusqu'à maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je vais laisser le général répondre à cela. A vous, général Clark.

Le général CLARK: Non, monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait conflit. Je dirais plutôt que l'un complète l'autre. Monsieur le président, comme vous vous en rendez compte, une certaine étendue de terrain a été achetée sur les hauteurs Confédération où nous avons l'édifice des postes, celui des Travaux publics et l'édifice de Radio-Canada. Beaucoup de gens y sont allés. Plusieurs ici croient que nous envoyons trop de monde à la périphérie de cette ville et que nous laissons le centre se détériorer. Nous désirons une planification intelligente, c'est-à-dire conserver près du Parlement les édifices et les gens qui doivent être là.

M. COWAN: Je ne voudrais pas voir Radio-Canada sur les hauteurs Confédération; c'est trop loin du Parlement.

M. PETERS: Une dernière question et je laisserai la parole à quelqu'un d'autre. Pour quelle raison construit-on un tunnel au lac Dow? Y aura-t-il là une voie interprovinciale?

Le général CLARK: Oui.

M. PETERS: Pourquoi y laisse-t-on la voie ferrée?

Le général CLARK: Monsieur le président, il y a là une voie ferrée qui va vers la province de Québec. Elle traverse à niveau la route 16 qui passe près du hangar pour canots et va jusqu'à la ferme expérimentale. Elle traverse à niveau l'avenue Carling et à cause de la circulation ferroviaire plus intense qui suivra la disparition de la voie qui traverse les ponts Interprovincial et Alexander, il faudra superposer les voies, autrement la circulation y serait très difficile. La raison de la construction du tunnel à l'extrémité du lac Dow, en réalité sous le canal, c'est pour séparer la voie ferrée de la rue Colonel By qui actuellement se croisent à niveau. L'abaissement de la voie ferrée commence près de l'université Carleton; la voie passe sous le canal, sous la route 16, sous l'avenue Carling, sous le Queensway et revient en surface près du pont Prince-de-Galles où passe la voie ferrée actuelle.

M. COWAN: Je me demande si monsieur Peters me permettrait une question complémentaire. Général, au sujet de cette voie ferrée, si elle traverse Carling, elle passe entre Champlain et Preston. Il y aura là une tranchée. Va-t-on la couvrir?

Le général CLARK: Non, la tranchée restera ouverte.

M. COWAN: La tranchée sera ouverte?

Le général CLARK: Oui.

M. COWAN: Il faudra des ponts à chacune des rues comme Lawrence et Beech et nombre d'autres dans ce secteur.

Le général CLARK: Puis-je demander à monsieur Macdonald s'il est au courant de cela. Il y a actuellement le pont du Queensway.

M. D. L. MACDONALD: Il y aura des ponts pour la route 16 ou le chemin de Prescott et à l'avenue Carling, au coin de Beech.

M. COWAN: Il n'y en aura pas à Lawrence.

M. D. L. MACDONALD: Non, pas à Lawrence; mais à Beech, à Gladstone, au Queensway, à Somerset et à Wellington.

M. COWAN: La traverse actuelle à Young disparaîtra aussi?

Le général CLARK: Oui.

M. COWAN: Monsieur Macdonald, au sujet de cette entreprise et du coût des traverses; je suppose qu'après avoir passé sous Carling vous revenez tout de suite à la surface et il faudra plus loin passer sous le Queensway s'il est en surface. La voie passe actuellement sous le Queensway.

M. D. L. MACDONALD: En laissant la voie ferrée en déblai, il est possible d'avoir des voies superposées à Gladstone et à Beech; ce qui n'est pas le cas présentement.

M. COWAN: Afin d'accommoder les résidents de ces deux rues, Gladstone et Beech, le coin de Beech est d'ailleurs peu fréquenté et il y a une bien faible circulation à part les résidents, les dépenses additionnelles doivent être très considérables, n'est-ce pas?

Autrement dit, si après Carling vous reveniez et remontiez en surface pour vous rendre à l'endroit où passe actuellement la voie ferrée, il n'y aurait aucune

nécessité de faire passer cette voie venant de Carling sous le Queensway et vous rendre ainsi jusqu'à Wellington. Cela va entraîner des dépenses considérables.

M. D. L. MACDONALD: Je crois que le problème est d'une nature plus technique. La voie ferrée doit être suffisamment abaissée pour passer sous l'avenue Carling.

M. COWAN: Oui.

M. D. L. MACDONALD: Il y a une limite à la pente d'une voie ferrée importante. La voie étant en déblai, on a préféré la continuer ainsi et la remonter en pente douce plutôt qu'en pente trop raide.

M. COWAN: Cette voie ne commence à remonter qu'une fois passé Gladstone, n'est-ce pas?

M. D. L. MACDONALD: Oui, c'est bien ça.

M. COWAN: Monsieur le président, ce que je voudrais savoir maintenant, c'est le total des dépenses additionnelles qu'il faudra payer pour construire cette voie en déblai d'une telle longueur plutôt que de la remonter en surface plus rapidement une fois passée Carling et faire à Gladstone une bonne traverse à niveau avec une signalisation appropriée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonald, pourriez-vous obtenir ces chiffres?

M. D. L. MACDONALD: Nous pourrions vous les fournir plus tard.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters, aviez-vous terminé?

M. PETERS: Je laisse la parole aux autres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Barnett a la parole.

M. BARNETT: Comme on l'a fait pour le membre qui le premier avait suggéré à la Chambre de renvoyer ce bill au Comité, on me permettra bien une ou deux remarques avant de poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BARNETT: Les membres se souviennent que lorsque ce bill fut soumis pour la deuxième lecture, c'était plutôt inattendu car on n'en avait pas entendu parler depuis assez longtemps. J'en ai oublié la date. Le général a déjà mentionné qu'il en fut question en 1956. Je crois bien qu'il y en a peu parmi nous qui étaient membres du Parlement en 1956.

Je suis d'avis que les députés actuels ne doivent pas accepter sans discussion ce qui a été fait par la législature précédente. Quant à la discussion qui en a été faite en Chambre, elle visait surtout l'opportunité ou la nécessité de déplacer la gare actuelle. Pour être franc, c'est le point qui m'intéresse. Je ne suis pas opposé à l'idée d'un terminus pour les chemins de fer.

Je crois que le déplacement de la gare est une question qui concerne les membres de la Chambre. Quelques membres ont déjà indiqué que cette question les intéressait. Il conviendrait d'en poursuivre l'étude. Quelques-unes des questions que nous avions à l'esprit ont déjà été soulevées par M. Peters. Voici la question qui m'intéresse particulièrement.

La discussion de ce matin a surtout porté sur cette partie de la voie ferrée qui va de l'emplacement proposé de la nouvelle gare à la gare Union actuelle. Tout le problème concerne l'accommodation des voyageurs et ce que j'appellerais les ennuis imposés à ces derniers.

A mon avis, un des principaux avantages du transport par rail plutôt que par avion, c'est qu'on évite l'ennui d'avoir à quitter l'aéroport en limousine, taxi, voiture ou autres moyens de transport.

Je crois que les motifs invoqués dans ce bill pour la construction du terminus se rattachent directement à ce problème.

Je remarque que plusieurs des questions que j'avais à l'esprit ont été abordées, au moins en partie, par le Comité. On a demandé à M. Macdonald le point de départ et la destination des voyageurs. Il a répondu que cela avait été étudié en 1958 et en 1959. Il n'a donné aucun détail. J'ai noté que dans le compte rendu du Sénat M. Burns avait dit que...

Le PRÉSIDENT: A quelle page, s'il vous plaît?

M. BARNETT: A la page 14, le numéro 1. M. Burns dit: «Je ne voudrais pas citer un pourcentage sans avoir les chiffres sous la main. Un grand nombre, bien près des trois quarts des voyageurs venant en cette ville, sont des hommes d'affaires désirant se rendre aux divers bureaux du gouvernement.» Je crois que cette déclaration confirme bien quelques-unes des questions posées par M. Peters.

Je suis d'accord avec ce que l'on a dit plus tôt de l'approbation de principe du gouvernement de rénover la zone Preston. Je n'ai aucune objection à voir disparaître ce vilain coin. Le général a parlé de la possibilité d'avoir un hôtel pouvant accommoder de 500 à 600 personnes. Il a aussi parlé d'une salle d'assemblée et d'un certain nombre d'édifices à bureaux. Il me semble que ce plan, tel qu'approuvé en principe, tend à confirmer l'idée que l'on s'est faite que ce projet ressemble un peu à ce que l'on trouve maintenant dans les banlieues de Montréal. La question qui me vient immédiatement à l'esprit est pourquoi ne trouverait-on pas dans ce nouvel ensemble un terminus pour voyageurs, moderne et attrayant; afin que l'on puisse descendre sur place, sans avoir à subir les ennuis des voyages par air.

Le général a déjà parlé d'un boulevard à quatre voies allant de l'emplacement projeté de la nouvelle gare à cet endroit. Tout en reconnaissant mon incompétence dans le domaine technique, cela m'amène à demander au général s'il ne serait pas possible de conserver une double voie ferrée en construisant quand même un boulevard d'un côté ou de l'autre de cette voie. Pourrais-je savoir si la Commission a une idée de ce que coûterait un tel projet en comparaison du coût du boulevard que l'on se propose de construire. Par exemple, combien ce boulevard comptera-t-il de traverses à niveau d'après les plans actuels? Si certaines traverses à niveau posent des problèmes et si la voie ferrée était conservée, que coûterait la fermeture de ces traverses à niveau ou la construction de traverses séparées? Il me semble que c'est là un aspect important du problème.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi mon avis que cette discussion est très à propos. Il est possible que quelqu'un ait parlé de l'emplacement de la nouvelle gare comme étant une chose décidée. Le fait est que nous savons tous que les membres de la Chambre des Communes n'ont pas eu l'opportunité d'étudier les plans et les opérations de la Commission de la Capitale nationale depuis 1956. Pour cette raison, avant de considérer ce bill, je crois que nous devrions tenter d'obtenir les renseignements que ce Comité de la Chambre des Communes n'a pu avoir au cours des huit dernières années. Je voudrais que vous posiez ces questions. Je pense que vos remarques sont très opportunes. Veuillez, s'il vous plaît, poser maintenant vos questions au général Clark.

M. BARNETT: La question importante concerne la voie ferrée qui est comprise dans le projet de la construction d'un boulevard qui permettra aux voyageurs de se rendre directement au terminus. Je n'écarte pas la suggestion voulant que les voyageurs qui le désirent puissent descendre à la nouvelle gare.

Le PRÉSIDENT: Général Clark?

Le général CLARK: Comme je vous l'ai dit déjà, c'est une étude qui a été faite il y a quelques années. Si vous le permettez, j'aimerais vous donner quelques chiffres. Ce sont des chiffres pour l'année 1959.

M. ROCK: Pourrais-je ajouter une question complémentaire qui, je crois, résumerait le tout? Me le permettez-vous?

Le PRÉSIDENT: Si monsieur Barnett n'y voit aucune objection.

M. BARNETT: Je n'ai aucune objection.

M. ROCK: Ce qui intéresse la plupart d'entre nous c'est de savoir si on a fait tout ce qui était possible pour conserver la gare dans le secteur où elle est actuellement; si dans la préparation du plan d'ensemble de la Commission de la capitale on a fait tout ce qu'il était possible de faire pour que la gare reste là.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons tous compris. Général Clark, continuez, je vous en prie.

Le général CLARK: Je vais répondre d'abord à la question de M. Barnett. Je crois que la suggestion de changer la gare de place vient du projet initial préparé par M. Gréber.

On a considéré la possibilité d'utiliser la gare actuelle pendant un certain temps, puis de la reconstruire plus tard à Hurdman's Bridge. J'ai ici une liste des coûts estimatifs de ce changement. La recommandation de la Commission et la décision du gouvernement remontent à 1959. L'estimation couvre cinq points: la construction des voies ferrées de la nouvelle gare et du pont au-dessus du canal Rideau et de ses approches; la construction à Ottawa-Est d'une nouvelle boucle pour retourner les trains à voyageurs; la construction de ponts au-dessus du Queensway dans Ottawa-Est; l'installation d'un nouveau système de signalisation pour le canal Rideau jusqu'à la gare Union et le déplacement des voies de service et des autres dispositifs de la gare Union. Ce sont là les principaux points et le coût estimatif était alors de $3,100,000. La décision ou la recommandation de la Commission était alors de situer la gare à Alta Vista; cela fut soumis à l'auteur du projet principal, M. Gréber, qui l'approuva. Cette recommandation a alors été soumise au gouvernement qui l'a approuvée; c'était, je crois le 1er août 1959.

M. BARNETT: Monsieur le président, serait-il possible d'attacher cette étude au compte rendu du Comité?

Le PRÉSIDENT: Oui. Est-ce le désir des membres de ce Comité que cette étude soit attachée au rapport du Comité?

Accepté.

M. ROCK: Je n'ai pas eu de réponse à l'autre partie de la question. A-t-on fait quelque effort pour conserver, je ne dis pas la même gare, mais une gare dans ce secteur? A-t-on étudié s'il était possible de la conserver là et en est-on venu à la conclusion que la chose était impossible? A-t-on tenté de conserver une gare centrale dans le même secteur? Je ne veux pas dire conserver nécessairement le vieil édifice, mais une nouvelle gare à peu près au même endroit? A-t-on fait tout ce qui était possible à cet égard?

M. CLARK: Monsieur le président, la Commission, agissant d'après les conseils de ses experts et de M. Greber, a approuvé la proposition visant à déplacer la gare. Autrement dit, la Commission et ses experts, c'est-à-dire les gens qui ont préparé le plan d'ensemble de la Capitale, ont recommandé que ces voies ferrées soient enlevées. Vous ne pouvez dire que la Commission a tenté de concevoir un plan visant à conserver la gare au même endroit. Elle approuvait le projet du nouvel ensemble de la Capitale nationale qui exigeait que la gare soit déplacée.

M. BARNETT: A la suite de cette réponse, je voudrais savoir si à quelque moment on a songé à un plan visant à un nouvel aménagement du secteur de la gare Union; tel qu'on l'a mentionné plus tôt ce matin?

Le général CLARK: Oui, monsieur le président, la Commission a étudié plusieurs projets en ce sens. Avant de recommander le plan actuel au gouvernement, on avait décidé qu'il serait préférable d'obtenir les services d'un expert du gouvernement pour revoir tout le projet afin de s'assurer que les plans de la Commission tenaient compte de l'avis des autres experts. La Société John P. Parkin avait été chargée du plan d'ensemble; cette Société avait engagé d'autres experts. Je crois qu'il s'agissait de la Compagnie DeLeuw Cather pour la circulation, de Sasaki et Strong comme paysagistes et de la Société Larry Smith comme expert en immeubles. La Société Larkin engagea aussi nombre d'autres experts pour la conseiller sur tous les aspects du plan d'ensemble. On arriva à un nouveau plan pour la reconstruction de cette zone.

Ce plan diffère du plan initial préparé par la Commission; tout spécialement en ce qui regarde la circulation; car la circulation n'était plus la même; le trafic devenu plus intense. En général, la Commission et les experts engagés étaient d'accord sur les grandes lignes du plan proposé pour cette zone.

M. BARNETT: Je me demande si à ce point, il ne serait pas possible d'obtenir une réponse plus précise au sujet des voies ferrées qu'il faudrait laisser en place pour le service des voyageurs en plus du boulevard projeté; de savoir aussi quel en sera l'effet sur la circulation en général dans la ville, en considérant soit les boulevards prévus par la Commission, ou la circulation dans les principales artères de la ville.

Le général CLARK: Monsieur le président, je ne puis répondre à cette question d'une façon bien précise, car il y a en cela une question d'espace et toutes sortes de choses. Je ne crois pas qu'il soit possible de le faire. Je ne crois pas qu'il y aurait suffisamment d'espace pour le boulevard et les voies ferrées dans le secteur actuel de la gare Union. Je doute que le terrain disponible permette d'avoir les deux.

M. COWAN: Le canal a deux rives.

Le général CLARK: Nous avons sur la rive ouest du canal, le boulevard qui passe par le square Confederation et longe le canal jusqu'au lac Dows et va rejoindre l'avenue Carling à la route 16. C'était, je crois, le premier boulevard construit par la Commission pour la rénovation d'Ottawa qui débuta vers l'année 1900. C'est celui qui est situé sur la rive ouest.

M. COWAN: Je suis né ici en 1902. Je vous remercie de me l'avoir appris.

M. BARNETT: Si j'ai bien compris, le général Clark nous a dit que la Commission projette la construction d'un boulevard à quatre voies à partir de l'emplacement de la gare projetée jusqu'à la gare Union actuelle. Quant à la question de l'espace nécessaire, une double voie ferrée séparant un boulevard à deux voies exige sensiblement plus d'espace qu'un boulevard à quatre voies, à un tel point que pareil projet devient impossible.

Le général CLARK: Je ne puis vous donner une réponse satisfaisante sur ce sujet.

M. BARNETT: Il y a aussi le problème des croisements qui est très important.

Le général CLARK: Il faudra nécessairement des voies superposées. Si vous tenez à avoir le boulevard et les voies ferrées, il vous faudra des voies superposées à chaque intersection. Je pense que cela serait très difficile. Combien faudrait-il d'espace pour un boulevard à deux voies et une double voie ferrée; il me faudrait vérifier avec soin. Je crois qu'il en faudrait plus. Il me faudra le vérifier.

M. BARNETT: Laissez-moi modifier ma question. Pour les besoins de la discussion, supposons une double voie ferrée à la place du boulevard à quatre

voies; quel effet cela aurait-il sur les projets de routes de la Commission et quel effet cela aurait-il sur la circulation en général dans la partie centrale de la ville?

Le général CLARK: Vous pourriez, sans doute, construire une voie ferrée double au lieu d'un boulevard. Il n'y aurait pas de problème. Il vous faudra alors songer aux intersections du Queensway et de la voie ferrée; car où le Queensway coupera les voies ferrées, il vous faudra le modifier afin qu'il passe au-dessus du chemin de fer.

M. BARNETT: Si j'ai bien compris, dans le projet initial, quand vous vous proposiez de retarder l'abandon de la gare Union, le Queensway devait passer au-dessus d'une assez grande étendue comprenant un bon nombre de voies ferrées.

Le général CLARK: C'est vrai.

M. BARNETT: La Commission a-t-elle alors considéré les difficultés qu'il y avait à faire passer le Queensway au-dessus du chemin de fer; je parle toujours d'une double voie ferrée que je crois suffisante pour assurer le va-et-vient des voyageurs dans ce secteur.

Le général CLARK: La Commission y a pensé quand elle a recommandé que la gare Union soit changée d'emplacement; ce changement devait être effectué avant que la construction du Queensway ne soit complétée afin d'éviter ces croisements superposés qui deviendraient inutiles par la suite.

La Commission a toujours désiré le déplacement de la gare de chemin de fer. Le problème était de savoir où la reconstruire. Comme je l'ai mentionné, le premier choix était le chemin Walkley. On s'est ensuite rendu compte que si on laissait la gare en opération pendant la construction du Queensway, il faudrait affronter ce problème des intersections. C'est là une des raisons qui ont motivé la recommandation faite au gouvernement de construire la gare à Alta Vista et d'enlever les rails plus tôt qu'on l'avait d'abord prévu.

M. BARNETT: Si on y laissait la voie ferrée, serait-il nécessaire de construire d'autres croisements en plus de ceux prévus pour le Queensway?

M. PETERS: Trois millions de dollars de plus?

Le général CLARK: Je l'ignore. Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. On peut toujours dire qu'il n'y en aurait pas d'autres. Si la circulation l'exigeait; si c'était nécessaire, une voie élevée s'imposerait. Il faudrait que cela soit absolument nécessaire.

Je présume qu'on ne pourrait pas construire de traverse à niveau dans cette zone; car lorsque la circulation atteint une certaine intensité, les membres de la Commission des Transports, pour des raisons de sécurité, ordonnent la disparition de telles traverses. En pareil cas, je crois bien qu'il faudrait des voies élevées.

M. PETERS: A cause de la présence du canal, ne serait-il pas exact d'affirmer que la voie ferrée dont j'ai parlé n'exigerait qu'un nombre limité de croisements?

Le général CLARK: Oui, monsieur le président, le nombre en serait limité. Sans tenir compte des voies ferrées, le nombre est actuellement limité et je présume qu'il en sera toujours ainsi.

M. PETERS: Je crois bien que c'est le genre d'information qui représente pour nous le nœud même du problème. Je me demande s'il serait possible d'obtenir assez rapidement un aperçu des détails et des coûts estimatifs d'un tel projet.

Le général CLARK: Oui, nous pourrions calculer les coûts estimatifs de ce projet. Tout dépend de ce que vous désirez. Si vous voulez une estimation précise, il nous faudra engager des experts. Nous n'avons pas le personnel voulu

pour préparer des plans et calculer une estimation exacte comme il faudrait le faire si nous devions soumettre cela au gouvernement pour approbation. Je crois cependant que nous pourrons obtenir une estimation approximative suffisante.

A ce sujet, je ne crois pas possible d'avoir les deux ensemble. Je crois qu'il faudra choisir soit le chemin de fer ou le boulevard. Je doute fort que cela soit réalisable et nous n'essaierons pas de calculer le coût estimatif d'un projet qui comprendrait les deux à la fois.

M. BARNETT: Voulez-vous vous assurer que le Comité désire obtenir ce genre d'information? A titre de membre, je serais très intéressé d'obtenir le genre de détails dont on vient de parler.

Le PRÉSIDENT: Vous comprenez que votre demande est d'un caractère plutôt général et que vous ne pouvez vous attendre à quelque chose de précis. Le général Clark a dit qu'il veut bien nous obtenir une réponse de cette nature.

Vous proposez là une entreprise importante. Vous avez parlé d'une double voie ferrée de la nouvelle gare à la gare Union et d'un boulevard à deux voies de circulation au lieu de quatre. Si je comprends bien, la Commission n'a jamais étudié un tel projet. Nous ne pouvons demander plus qu'une estimation approximative. Est-ce cela que vous désirez?

M. BARNETT: Je crois que nous pourrions en obtenir une approximation. Quant à la question d'avoir une double voie ferrée pour le service des voyageurs je pense que c'est là une chose que nous devrions demander aux représentants des chemins de fer plutôt qu'au général Clark.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là le désir du Comité? Ils sont prêts à faire leur possible pour nous obtenir cette information. M. Millar a la parole.

M. MILLAR: Me permettez-vous une question complémentaire? C'est le Queensway qu'il faudra emprunter pour traverser. Le Queensway a quatre voies de circulation. De toutes façons, il faut des voies superposées dans cette zone. N'est-ce pas vrai? Peu importe; quelque soit l'endroit où vous construirez ce chemin de fer, il faudra superposer les voies.

Le général CLARK: C'est vrai qu'il y a une boucle permettant l'accès au Queensway; il faut cela avec la circulation intense d'aujourd'hui. Il vous faut séparer les voies de circulation.

M. MILLAR: C'est déjà séparé. Ne serait-il pas aussi possible de construire une route au-dessus de la voie ferrée?

Le général CLARK: Oui, cela serait possible. Il serait possible de réduire la pente. Au point de vue génie civil, il serait possible de diminuer la pente et de construire la route au-dessus.

M. MILLAR: N'est-il pas vrai aussi que vous vous proposez de relever la voie tout au long de ce secteur? Les plans prévoient un remplissage considérable dans toute cette zone.

Le général CLARK: Je ne sais rien au sujet du remplissage. Je vais demander à monsieur Macdonald de répondre à cette question.

M. D. L. MACDONALD: Le projet Parkin prévoit un certain remplissage dans la zone de la gare actuelle. Il n'est pas question d'en faire au sud de Laurier, c'est-à-dire de l'avenue Laurier à Deep Cut, ce qui comprend la majeure partie de la voie ferrée.

M. PETERS: Général Clark, il serait possible d'avoir un tunnel de huit à dix pieds de largeur et de construire au-dessus votre boulevard à quatre voies?

Le général CLARK: Oui, c'est ce à quoi nous avions pensé. Je n'y vois aucun problème technique, pourvu que vous ayez des pentes convenables; à moins que les chemins de fer pensent autrement. Cela me semble un projet réalisable.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Millar a la parole.

M. MILLAR: Général Clark, n'est-il pas vrai que tout ce plan de ré-aménagement est basé sur la disparition totale de toutes ces voies ferrées?

M. COWAN: Quelles voies ferrées?

M. MILLAR: Toutes ces abominables voies ferrées. Je pourrais être encore plus précis.

M. COWAN: Voulez-vous parler du Canadien National ou du Canadien Pacifique?

M. MILLAR: Toutes les voies ferrées, y compris la gare. N'est-ce pas là le but principal?

Le général CLARK: M. Gréber croyait que c'était là la clef de tout le plan de ré-aménagement de la ville.

M. MILLAR: Pourquoi perdre notre temps à discuter d'un chemin de fer qui est inutile. Vous n'avez pas à répondre à cela.

M. TARDIF: Savez-vous combien de traverses à niveau seront éliminées avec ce nouveau plan?

Le général CLARK: Environ 70.

M. TARDIF: Sept?

M. CARON: Qu'avez-vous l'intention de faire à la gare de Hull?

Le général CLARK: Elle sera rénovée.

M. CARON: Ont-ils l'intention de construire de l'autre côté de la gare?

Le général CLARK: Les plans prévoient la rénovation de la gare de Hull.

M. CARON: La rénovation? Quel genre de rénovation pourraient-ils faire là? C'est un vieux hangar. Je ne puis imaginer quel genre de rénovation il serait possible d'y faire.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au général Clark?

M. CARON: Je voudrais savoir quelle rénovation ils projettent de faire à Hull?

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre?

Le général CLARK: En termes généraux, le plan indique qu'il faudra un terrain de stationnement convenable, que la gare devra être agrandie et réparée.

M. CARON: Quand il s'agit d'Ottawa, vous avez un plan bien défini. Quand il s'agit de Hull, il n'y a rien de précis. Ne serait-il pas possible d'en faire autant pour les deux côtés? Les deux relèvent de la Commission de la Capitale nationale. Nous espérons obtenir notre part; nous voulons quelque chose d'aussi important, en plus petit.

Le général CLARK: Comme je l'ai dit, le plan ne prévoit pas la construction d'une nouvelle gare à Hull; mais la réparation de la gare actuelle et quelques changements dans l'agencement des voies ferrées. Monsieur McQuarrie, voulez-vous indiquer sur la carte les changements projetés pour les voies ferrées.

M. MCQUARRIE (*Expert en chemins de fer, de la Commission de la Capitale nationale*): Actuellement, les trains de voyageurs venant de la rive nord de la rivière Ottawa traversent Hull et le pont Interprovincial et arrivent à la gare actuelle. Aucun train de voyageurs ne circule dans ce que nous appelons Hull-Ouest. Il y a là un terminus ne servant que pour les messageries et les marchandises. Après l'abandon du pont Interprovincial, tous les trains des voyageurs venant de Montréal par la rive nord devront passer par Hull-Ouest, traverser le pont Prince-de-Galles à Ottawa-Ouest, se rendre jusqu'au point de la voie du P.C. appelé «arrêt Prescott», passer sous le Queensway, traverser l'avenue Carling et se rendre à la nouvelle gare. A Hull, le P.C. a

présentement deux gares; une, appelée la gare Beamer, située près de Brewery Creek et l'autre, appelée Hull-Ouest, près de Monclair, je crois. La gare de Hull-Ouest sera la seule utilisée par les trains de voyageurs du P.C. arrivant par la rive nord; il faudra y faire des réparations importantes.

M. CARON: Pas des réparations importantes; il vous faudra la reconstruire. C'est un vieux hangar. Je sais que le plan initial prévoyait une gare dans le nord de la ville en plus d'une gare secondaire. C'était le premier plan. Je sais qu'Ottawa est une partie importante de la région de la Capitale, mais Hull aussi. Vous ne pouvez vous en servir comme d'un tremplin pour vous rendre aux forêts de la Gatineau. Vous devez penser à Hull. Vous ne vous en occupez pas du tout. Vous la laissez tout simplement de côté. Je n'aime pas cela du tout. Je crois qu'il devrait y avoir un projet pour Hull comme pour ce côté-ci de la rivière.

Le PRÉSIDENT: Très bien, Messieurs. Monsieur Caron, c'est la réponse que peut vous donner le général Clark.

M. CARON: Je ne suis pas satisfait.

Le PRÉSIDENT: Il vous faudra vous adresser à la Commission de la Capitale et aux chemins de fer.

M. CARON: Je voudrais que la Commission en fasse autant pour Hull.

M. COWAN: Je vous rappelle que ces plans sont à l'étude depuis 1956; c'est-à-dire depuis huit ans. Ils ne furent jamais soumis au comité des chemins de fer. Pourriez-vous nous dire pourquoi? Je sais que vous avez de l'expérience en ce domaine.

Monsieur le président, je voudrais poser une question. Ce bill nous a été soumis le 26 novembre. Je remarque que l'article 26, à la page 17 de ce bill S-33, dit que le transfert des terrains et des installations devra se faire le 2 janvier. Cela nous laisse 37 jours, et il n'y a plus que 5 dimanches, 6 samedis, le jour de Noël, le jour de l'An et le «Boxing Day» d'ici au 2 janvier. Je crois que cette limite de temps est trop longue. Ne serait-il pas possible de la réduire? C'est là, à la page 17, l'article 26.

M. FISHER: Le Sénat a fait sa part.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cowan, je compte sur vous pour nous indiquer tous les points importants.

M. COWAN: Je voudrais poser une question au sujet des taxis. Avons-nous maintenant ces deux messieurs comme témoins?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cowan, nous y viendrons lors de l'étude du bill. Il y a des articles qui traitent tout particulièrement de ces questions.

M. COWAN: Je ne voudrais pas que ces témoins s'en aillent; nous pourrions avoir besoin d'eux plus tard.

M. FISHER: Avant de commencer l'étude du bill, il nous sera possible d'interroger le représentant des chemins de fer; M. MacDougall, par exemple?

Le PRÉSIDENT: Je pensais que l'interrogatoire de ces messieurs pourrait se faire lors de l'étude des articles les concernant tout particulièrement; ils sont ici pour cela. Je ne voudrais pas que l'on discute maintenant des clauses du bill.

M. FISHER: Je voudrais savoir quelle relation il y a entre la nouvelle compagnie et tous les contrats actuels et l'administration du chemin de fer et ses employés. Je voudrais savoir quelle relation il y a. Il n'y a rien à ce sujet dans le bill.

Le PRÉSIDENT: Consentiriez-vous à attendre l'étude du bill?

M. FISHER: Si c'est le désir du Comité.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous commencer l'étude du bill?

M. PETERS: Non, plusieurs autres choses m'intéressent. Je voudrais savoir quelle relation il y a entre l'administration de la gare Union et la Commission de la Capitale? Qui représente la gare Union?

Le général CLARK: La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est propriétaire de la gare Union.

M. PETERS: Et le New York Central et le P.C.? Qui administre la gare Union actuellement? Je n'en suis pas certain.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters, quand nous étudierons le bill, je me propose d'appeler M. MacDougall.

M. COWAN: Me permettez-vous de répondre à cette question?

M. PETERS: Ce que nous voulons, c'est d'identifier l'autorité responsable. Voici ce que dit le bill «...de constituer la Compagnie de chemin de fer terminus, qui devra exploiter le nouveau terminus.» J'ignore réellement qui exploite la gare actuelle. J'ignore comment la Commission de la Capitale peut prendre la relève. Je sais qu'il y a dépendance. Je sais que cette entente a été signée par la Commission de la Capitale et les représentants des autres parties. Je ne suis pas sûr s'il n'y a pas eu influence indue lors de la signature de cette entente visant à constituer ce terminus, ou si les chemins de fer ne désireraient pas s'avancer et dire qu'il préfèrent conserver le terminus d'Ottawa là où il est présentement.

Il semble que l'on veuille modifier le statut de l'exploitant actuel de la gare Union et en retour, nous substituons une autre autorité. J'imagine que c'est le Parlement qui, au début, a désigné l'exploitant de la gare Union. Nous avons accordé des concessions et des baux; puis ces compagnies se sont probablement entendues pour en venir à ces arrangements. Avant d'aborder l'étude de ce bill, je pense que nous devrions interroger les parties responsables du présent état de choses.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi j'avais suggéré d'aborder la clause 1 et d'appeler M. MacDougall. Il serait alors possible de discuter avec lui de toute cette question de la gare Union et de la Compagnie du terminus d'Ottawa. Je demanderais aussi à M. Spence, le conseiller de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique, de venir s'asseoir à la place réservée aux témoins, puisque cette compagnie est aussi en cause.

M. PETERS: Monsieur MacDougall, quelle était l'entente intervenue pour l'exploitation de la gare Union et comment cela a-t-il commencé?

M. J. W. C. MACDOUGALL, C.R. (*chef du contentieux de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada*): C'est la gare actuelle qui vous intéresse; la gare Union telle qu'elle est maintenant.

M. PETERS: Je ne sais pas. Y avait-il un autre arrangement auparavant?

M. MACDOUGALL: Je ne suis pas très sûr de l'historique exact depuis le tout début des chemins de fer du Canada. La gare actuelle a d'abord été construite par la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. La Compagnie des chemins de fer Nationaux, successeur du Grand Tronc, est propriétaire de la gare, des immeubles et du terrain. En vertu d'un arrangement, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique a l'usage de la gare et de ses installations; la Compagnie des chemins de fer Nationaux administre la gare. Les employés relèvent de la Compagnie des chemins de fer Nationaux. La Compagnie du Pacifique doit payer pour les services reçus. Je crois que les employés vendant les billets pour la Compagnie du Pacifique relèvent de cette dernière; mais les autres employés relèvent de la Compagnie des chemins de fer Nationaux. En vertu de cet arrangement, la Compagnie du Pacifique paie pour les services reçus suivant les termes de l'entente.

M. PETERS: Comment votre compagnie est-elle devenue propriétaire de la gare et des voies ferrées; en vertu de quel arrangement l'est-elle devenue?

M. MACDOUGALL: Le tout a été d'abord construit par le Grand Tronc.

M. PETERS: Était-ce une concession du gouvernement fédéral? Ce terrain a-t-il été concédé par le gouvernement fédéral?

M. MACDOUGALL: Je ne puis répondre à cette question. Le Grand Tronc est venu à Ottawa et y a construit. Comment est-il devenu propriétaire du terrain, je ne sais trop. Cela faisait partie des biens du Grand Tronc lors de la fusion.

M. PETERS: Si vous ignorez de quel droit vous possédez cela, comment pouvez-vous en disposer?

M. MACDOUGALL: Les titres étant indiscutables, le moment venu, le transfert pourra être effectué normalement. Nos archives indiquent que nous possédons ce terrain sans conditions.

M. PETERS: Vous dites que la Compagnie des chemins de fer Nationaux administre la gare et que la Compagnie du Pacifique y a accès en vertu d'un arrangement.

M. MACDOUGALL: Elle est locataire. Cela est très fréquent dans l'exploitation des chemins de fer. Ce cas n'est pas unique. Vous avez un terminus conjoint pour les voyageurs ou des installations utilisées en commun.

Il y a beaucoup d'arrangements de ce genre au Canada et on fait de même aux États-Unis. Une compagnie administre le terminus et les autres en utilisent les installations en vertu d'un arrangement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters a la parole.

M. PETERS: Serait-il raisonnable de demander au témoin s'il est au courant des études faites au sujet des voyageurs de banlieues, particulièrement dans les villes de Montréal et de Toronto?

M. MACDOUGALL: Non, je dois vous avouer que je ne suis pas au courant des détails de ces études.

M. PETERS: Je me demande si vous pourriez me dire pourquoi la Compagnie des chemins de fer nationaux a construit une gare centrale à Montréal au bas de l'hôtel Reine Elisabeth, en un endroit où les prix de location doivent être extrêmement élevés?

M. CARON: Le trou était là.

M. MACDOUGALL: Monsieur Peters, vous vous souvenez qu'avant la Compagnie des chemins de fer nationaux, la Compagnie de chemin de fer du Nord canadien entrait à Montréal par le nord et traversait la ville de Mont-Royal pour se rendre à peu près à l'endroit où se trouve présentement la gare centrale. Le Grand Tronc arrivait à ce qu'on appelle maintenant la gare Bonaventure.

M. PETERS: Oui, auparavant, c'était la gare Bonaventure.

M. MACDOUGALL: Ces deux compagnies de chemins de fer ont grandi avec la ville. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a succédé à ces deux compagnies de chemins de fer. Il est probable que, bien avant mon temps, quelqu'un a décidé qu'il serait préférable de n'avoir qu'une seule gare et, comme on l'a mentionné, le trou était là, c'est ainsi que la gare fut construite à cet endroit. Évidemment, après cela, le développement a continué.

M. PETERS: Il fallait entretenir les voies souterraines.

M. MACDOUGALL: Oui, évidemment.

M. PETERS: S'il n'y avait pas eu avantage à amener les voyageurs au centre de la ville, ne croyez-vous pas que la Compagnie des chemins de fer nationaux aurait préféré construire la gare ailleurs, à Dorval, par exemple?

M. MACDOUGALL: Comme vous le savez sans doute, dans une grande ville comme Montréal, il vient un grand nombre de voyageurs de différents endroits. Dorval, par exemple, est maintenant un point d'embarquement relativement important. Cette ville a grandi au cours des dernières années. La ville de Mont-Royal est aussi un point important pour les gens de la partie nord de la cité. La Compagnie du Pacifique dessert Westmount et Montréal-Ouest où embarquent nombre de gens. De nombreuses gares desservent Montréal, quelques-unes dans le centre, d'autres à la périphérie.

M. PETERS: Ne croyez-vous pas que la Compagnie des chemins de fer nationaux aurait pu construire ce terminus près de la route transcanadienne dans la partie nord de Montréal, au lieu de la construire dans le centre des affaires?

M. MACDOUGALL: Vous devez savoir que tous ceux qui descendent à la gare centrale ne se dirigent pas nécessairement vers le centre commercial de Montréal. Plusieurs vont à ville Mont-Royal, Montréal-Est, Montréal-Ouest ou ailleurs.

M. PETERS: Ce qui constitue une affaire lucrative?

M. MACDOUGALL: Je doute que tout le monde soit d'accord sur le fait que le transport des voyageurs est une affaire lucrative. Je ne crois pas que ce soit le cas.

M. PETERS: Cela soulève un point important. Êtes-vous intéressés au transport des voyageurs?

M. MACDOUGALL: Je crois que les actes de notre compagnie sont suffisamment éloquents. Ils sont bien connus d'un bout à l'autre du pays.

M. PETERS: J'ai voyagé à bord des convois de la Compagnie des chemins de fer nationaux en venant de l'ouest du Canada. Les liaisons avec les trains des lignes secondaires étaient très difficiles, et pourtant, la loi vous oblige à les assurer. Je ne dis pas que c'est général; c'était peut-être accidentel. Je ne suis pas certain que ce soit toujours le cas. Si c'était vrai, n'y aurait-il pas avantage pour les chemins de fer nationaux à assurer un meilleur service au public voyageur?

M. MACDOUGALL: Évidemment, c'est ce que nous essayons de faire. L'objectif d'un chemin de fer, comme de tout commerce, c'est d'essayer de satisfaire les besoins des clients. Les désirs des clients sont quelquefois contradictoires. Vous devez tenir compte de tout cela et essayer de concilier le pour et le contre. Nous faisons tout notre possible. Nous croyons réussir assez bien à assurer un bon service à nos clients des trains de voyageurs. Il y a toujours des exceptions. En général, nous tentons de faire pour le mieux.

M. TARDIF: Je demande la parole pour un rappel au règlement. Je ne vois pas très bien ce que cet interrogatoire a de commun avec le bill ou tout article de ce bill. Je crois que nous gaspillons beaucoup de temps en discutant de toutes sortes de choses qui n'ont rien à voir avec le bill à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que nous ayons gaspillé tellement de temps. J'allais dire à M. Peters que j'avais cru qu'il voulait demander à M. Macdougall quelle relation il y avait entre la Compagnie des chemins de fer nationaux et la Compagnie de chemin de fer du Pacifique, et la Commission de la Capitale nationale. M. Macdougall est le conseiller juridique de la compagnie de chemin de fer. Nous n'interrogeons pas M. Gordon dans le moment. Nous aurons ce privilège dans trois ou quatre mois.

M. PETERS: Je prie monsieur Macdougall de m'excuser. Je pensais qu'il était un haut fonctionnaire du chemin de fer. Monsieur le président, quant au rappel au règlement, mon point est le suivant: Je crois que l'on nous demande de céder un bien qui est notre propriété. Indirectement, la compagnie des chemins de fer nationaux appartient aux citoyens canadiens. Cette compagnie est actuellement propriétaire de 85 p. 100 des installations qui

sont au service des hommes d'affaires descendant au terminus situé au centre d'Ottawa. On nous demande maintenant de constituer un nouvel organisme qui changera ce terminus de place en le reconstruisant hors du centre de la ville. Il me semble, qu'à la suite de ce changement, on imposera alors à l'homme d'affaires une dépense supplémentaire en l'obligeant à louer les services d'autres moyens de transport pour se rendre à l'endroit même où il descend présentement.

M. TARDIF: Il n'y a rien dans ce bill suggérant que la gare soit reconstruite ailleurs. Il y est question de constituer une compagnie du terminus d'Ottawa ayant pour but de diriger vers d'autres endroits les marchandises et autres choses de ce genre. Je n'y vois rien au sujet de la reconstruction de la gare à un autre endroit. Si vous pouviez m'indiquer quelque chose à ce sujet, je vous en saurais gré.

M. PETERS: Je crois que cette question devrait être adressée au président.

M. CARON: L'article 9.

Le PRÉSIDENT: La compagnie doit être constituée dans le but d'administratrer le terminus à un certain endroit. Sauf le commencement, il y a dans ce bill bien peu de choses de nature à intéresser les membres de ce Comité, j'en conviens. L'article 9 dit que la Compagnie peut acquérir, construire et exploiter un chemin de fer et les installations connexes, dans la cité d'Ottawa ou ses environs, en vue d'établir un terminus de transport. Nous pourrions discuter de ce sujet lors de l'étude de l'article 9.

M. TARDIF: L'article 9 ne dit pas que la gare devra être changée de place; c'est une chose déjà décidée.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions les faits. C'est un comité de la Chambre des Communes. Il a le droit de savoir pourquoi une telle décision a été prise. Je vous concède que cela ne changera rien; mais le Comité a le droit de savoir ce qui a pu justifier une telle décision.

Monsieur Peters a-t-il terminé?

M. PETERS: Je voudrais demander au président qu'est-ce qui lui permet d'affirmer que cela ne changera rien. Les citoyens du Canada sont les propriétaires de l'actuelle gare Union de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. C'est à nous qu'il appartient de décider si la gare sera changée d'endroit ou non. A mon avis, la Compagnie des chemins de fer nationaux ne peut effectuer ce changement sans notre assentiment. Je ne crois pas que cette décision soit irrévocable.

Le PRÉSIDENT: Je ne dis pas que c'est irrévocable. Le Parlement est le maître suprême. Avec ce bill, vous ne pouvez pas modifier cette décision. Il vous est impossible d'y insérer une clause à moins d'en faire la proposition en Chambre. Vous ne pouvez insérer une clause stipulant que le chemin de fer devra être construit ailleurs.

M. COWAN: Vous ne pourriez pas faire adopter le bill.

Le PRÉSIDENT: C'est tout ce que vous pouvez faire.

M. PETERS: Pourrais-je modifier ma question? Il y a un appendice attaché à ce bill; il y a un annexe rappelant l'entente signée par un certain nombre de parties dont la Compagnie des chemins de fer nationaux du Caanda, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique, la Commission de la Capitale nationale et peut-être d'autres. Lors de la discussion des termes de cette entente, quelle a été l'attitude de la Compagnie des chemins de fer nationaux quant au maintien des installations actuelles pour le service des voyageurs à la gare Union du centre de la ville.

M. MACDOUGALL: Monsieur le président, sans la présence de la Commission de la Capitale nationale, la Compagnie des chemins de fer nationaux aurait été bien satisfaite de la gare Union. La gare est là. Nos services sont

là. Nous serions bien contents de laisser la gare là. Le ré-aménagement en cours est l'œuvre de la Commission de la Capitale nationale; les chemins de fer, les chemins de fer nationaux du moins, n'ont rien à y voir. Notre chemin de fer est dans la cité d'Ottawa; le projet concernant les chemins de fer nationaux a été préparé et on a nous a demandé de coopérer et de faire certaines choses. Il y a plusieurs bons points dans le plan d'ensemble de la Capitale. Nous n'avons rien à y voir.

Notre devoir a été de coopérer avec la Commission et de faire ce qui nous était possible. Nous avons fait en sorte que notre société ne soit pas lésée par ce projet. Nous conservons notre intégralité malgré tous les changements projetés à Ottawa par la Commission de la Capitale nationale. Avec l'assurance de conserver notre intégralité, nous avons jugé bon de ne pas nous opposer au projet de la Commission de la Capitale nationale. Nous avons coopéré. Il y a bien certaines choses que nous n'aimons pas. Nous aurions peut-être fait certaines choses d'une autre manière. C'est le projet de la Commission de la Capitale nationale. C'est l'arrangement. Nous faisons notre part.

M. PETERS: Êtes-vous d'avis que ce plan,, qui remonte au projet Gréber de 1915. était alors un fait accompli et qu'il n'était plus possible de le modifier? le plan serait finalement adopté dans sa forme actuelle. Si vous le préférez,

M. MACDOUGALL: Nous avons accepté, pensant qu'il avait été décidé que nous ne l'avons pas combattu. Le plan est fait. On nous a dit que les arrangements étaient définitifs. Nous avons accepté le tout et agi en conséquence.

M. PETERS: Votre compagnie n'a pas songé à la possibilité d'effectuer certains changements?

Je crois que le témoin admettra qu'il est survenu depuis 1950, des changements dans la circulation ferroviaire quant aux services des voyageurs dans la ville. N'est-il pas vrai qu'en 1950 vous aviez encore des locomotives à vapeur et que l'on considérait vos opérations dans la ville d'un œil bien différent de ce qui arrive maintenant avec les diesels? Même du point de vue de la Commission de la Capitale nationale, qui est la recherche de l'harmonie, la différence est considérable.

M. MACDOUGALL: J'ignore si ces facteurs ont influencé beaucoup l'élaboration du plan d'ensemble de la Commission de la Capitale nationale. Je n'en sais rien.

M. PETERS: Les vieilles locomotives à vapeur devaient avoir certains désavantages. Puis-je demander si on a suggéré de laisser le terminus des voyageurs à l'endroit actuel?

M. MACDOUGALL: Bien, j'ai expliqué que c'était là notre attitude première, mais qu'on nous avait demandé d'accepter autre chose. Nous croyons pouvoir continuer notre travail malgré ces changements.

M. PETERS: Aviez-vous l'impression qu'il vous aurait été possible de proposer, comme l'a suggéré mon ami de Comox-Alberni, que le terminus du centre de la ville soit réservé à l'usage des voyageurs et des baggages afin de satisfaire les besoins du public voyageur? Etiez-vous prêts à faire une telle proposition ou bien les chemins de fer étaient-ils d'avis que c'était là une chose décidée à l'avance et que leur suggestion avait peu de chance d'être acceptée?

M. MACDOUGALL: Je suis certain que ces points ont été discutés. Je crois que le point le plus important était le fait que ce plan avait été élaboré par la Commission de la Capitale nationale qui a ensuite demandé aux compagnies de chemins de fer de déplacer les voies ferrées et les installations connexes. On projetait de grandes améliorations et nous espérons qu'en fin de compte nous verrons notre transport des marchandises augmenter de plus en plus. Je suis

certain que toutes ces choses ont été étudiées avec soin. Je répète que les plans ont été élaborés par la Commission de la Capitale nationale et que nous avons coopéré dans la mesure du possible, étant assurés de conserver notre intégralité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher a la parole.

M. FISHER: Je voudrais demander une ou deux questions au sujet de la relation entre la Compagnie de chemin de fer du Pacifique et la Compagnie des chemins de fer nationaux en tant que partenaires dans le contrôle et les responsabilités.

Nous avons pour la plupart remarqué qu'en tout cela, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique tente d'éliminer complètement leurs services de transport des voyageurs. Je me demandais si, dans le cadre de cette coopération, il ne serait pas possible d'empêcher la Compagnie de chemin de fer du Pacifique de réduire ses services pour le transport des voyageurs ici à Ottawa?

M. SPENCE: Je ne le crois pas, monsieur Fisher. D'abord, je pense que vous faites allusion à quelques déclarations faites en public par des hauts fonctionnaires de notre compagnie?

M. FISHER: Oui.

M. SPENCE: C'est récent. Je crois qu'ils ne faisaient que souligner une tendance du public voyageur qui se manifeste presque partout au Canada, c'est-à-dire la tendance à utiliser de moins en moins les chemins de fer.

Maintenant, nous n'éliminons pas les trains qui sont lucratifs, et de plus, nous espérons que cette tendance pourra être retardée ou arrêtée. Nous avons remarqué que dans la région d'Ottawa cette tendance était moins prononcée qu'ailleurs et nous espérons bien que nos trains de voyageurs pourront encore desservir Ottawa pendant de nombreuses années.

M. FISHER: Dans leurs témoignages au comité du Sénat, quelques témoins ont parlé des 70 prochaines années, d'hélicoptères et de points d'atterrissage; il m'a semblé que les gens regardaient très loin à l'avance et je me demande si la Compagnie du Pacifique a constaté que les habitudes changent et si elle ne songe pas à se retirer complètement du service des voyageurs?

Deuxièmement, j'ai déduit des remarques de M. Crump que les chemins de fer nationaux et le Pacifique prévoyaient le jour où ils n'auraient plus de services pour les voyageurs, que ce soit lucratif ou non. En lisant le projet de loi, je m'aperçois que le Pacifique s'engage très sérieusement dans ce développement, car dans quelques années il surviendra des difficultés.

Je pourrais rappeler quelques ententes antérieures; l'hôtel Vancouver par exemple, qui, au début, allait très bien; mais à la fin, ça n'allait plus du tout. Je me demande si le Pacifique a considéré la possibilité d'insérer une clause lui permettant de se retirer de cette affaire?

M. SPENCE: Non, je ne crois pas que nous ayons fait ajouter une clause à cet effet dans le mémorandum d'entente. Personne ne peut prédire ce qui surviendra; les choses changent si rapidement de nos jours qu'il est impossible de prédire ce qui arrivera dans 40 ou 50 ans. Ce sera peut-être un monde tout différent, mais actuellement, nous essayons de faire le plus de profits possible avec le transport des voyageurs, et pour y réussir, nous devons avoir un matériel suffisant, moderne et confortable.

M. FISHER: Il y a un autre point sur lequel vous pourriez peut-être m'éclairer. D'après ce que j'ai lu, il semble qu'il s'agit d'abord de regrouper les services pour les voyageurs à la périphérie d'Ottawa. Je suis d'accord avec mon ami de Témiscamingue quand il dit que c'est une bonne idée et que cela sera une amélioration pour Ottawa à plusieurs points de vue; mais je vois que

l'on réserve un endroit pour le service rail-route et ce qui me semble être un terminus pour camions. Cela soulève une question très importante qui concerne aussi les sénateurs qui l'ont étudiée, c'est tout le problème du transport par camions dans la ville. Le Sénat a accepté un amendement à un article du bill qui disait que cela était fait pour la ville d'Ottawa; mais je comprends difficilement. Si c'est vrai que cela doit compléter les services pour les voyageurs et les messageries offerts par les chemins de fer dans la région d'Ottawa, pourquoi alors ces plans pour le service rail-route et ce que je crois être un terminus pour les camions; de plus, cela amène la question de savoir jusqu'à quel point ce terminus sera ouvert aux autres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, j'espérais que nous n'aborderions ce sujet qu'une fois arrivés à cet article du bill; on voudra sans doute en discuter.

M. FISHER: Je le sais; je ne voulais qu'avoir une idée générale du projet des chemins de fer au sujet de cette compagnie du terminus et du degré d'activités qu'il y aura. Si ce n'est qu'un terminus pour voyageurs, y compris les services connexes comme les bagages et les messageries, très bien; mais, si cela doit être un terminus pour tout le transport en général, avec service rail-route, camions, et ainsi de suite; alors, à mon avis, plusieurs questions se posent au sujet des projets des deux compagnies de chemins de fer à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous devrons attendre l'étude de l'article en question.

M. FISHER: J'ai une question au sujet de la relation entre cette nouvelle compagnie, la Compagnie du terminus d'Ottawa, et les arrangements existants actuellement entre la compagnie et ses employés. Je veux savoir de M. MacDougall ce qu'il en est au juste. Je remarque que chaque article de ce bill relève, jusqu'à un certain point, de la Loi sur les chemins de fer; mais je comprends aussi que certains arrangements entre les chemins de fer et leurs employés relèvent d'autres statuts fédéraux, comme la Loi sur les différents ouvriers, et autres.

M. MACDOUGALL: Monsieur Fisher, vous savez que ce bill ne vise uniquement que l'incorporation d'une compagnie de chemin de fer et définit son but et ses pouvoirs. La compagnie devant être constituée sera fondamentalement semblable aux deux compagnies mères, la Compagnie de chemin de fer du Pacifique et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; elle sera une compagnie à charte fédérale, une compagnie nationale, assujettie à la Loi sur les chemins de fer et à la Loi sur les différents ouvriers, et ainsi de suite. Le but de ce genre d'incorporation est de la mettre sur le même pied que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie de chemin de fer du Pacifique. Ainsi, les statuts les régissant, parce qu'elles existent en vertu d'une charte fédérale, s'appliqueront aussi à la nouvelle compagnie.

M. FISHER: Qu'adviendra-t-il des employés? Par exemple, j'imagine que plusieurs des employés actuels à la gare Union seront concernés et que quelques-uns des services détachés de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique seront assurés par des hommes appartenant à la Fraternité canadienne des cheminots et d'autres appartenant aux employés du transport en général, et ainsi de suite. Est-il possible que des emplois nouveaux ou un travail différent forcent ces gens à rompre leurs relations avec le C.N. et le P.C. en les plaçant dans un nouveau cadre qui pourrait avoir une influence réduite?

M. MACDOUGALL: Je ne sais trop quoi dire à ce sujet. Actuellement, il nous faut incorporer le terminus. Les compagnies de chemins de fer devront régler les détails des méthodes des opérations futures. Les deux compagnies devront

aussi discuter avec leurs employés. Nous avons eu déjà des discussions préliminaires; mais il faudra des discussions plus précises quand on aura décidé du fonctionnement du terminus, afin que les employés puissent y être intégrés sans trop d'inconvénients. Nous espérons que cette nouvelle perspective, qui offre à Ottawa de grands espaces pour le développement industriel et, ce que nous croyons pouvoir obtenir ici, un fonctionnement plus efficace et plus économique, permettra l'extension des services ferroviaires dans la cité d'Ottawa au bénéfice des compagnies de chemins de fer, évidemment, et aussi des employés; mais dans le moment, nous n'en avons pas encore discuté les détails avec les fraternités. Les fraternités seront les mêmes. Nous étudions ces problèmes et les fraternités en ont été informées.

M. FISHER: Cela ne concerne en rien le Pacifique; je crois que le C.N. a un plan quinquennal s'étendant de 1965 à 1970 qui permettra d'effectuer 5 des changements et de consolider tous les services, y compris toute la question de la manipulation des marchandises et des messageries. A-t-on arrêté les détails de ces plans pour la région d'Ottawa en tenant compte de cette nouvelle compagnie?

M. MACDOUGALL: Je concède que d'autres en savent beaucoup plus long que moi sur ce sujet. Les plans dont vous parlez font partie des plans d'ensemble du chemin de fer. Au cours des dernières années, nous avons conservé l'habitude de prévoir un plan pour l'année suivante et un autre pour les cinq années à venir. Cela semble une méthode rationnelle d'administrer une entreprise ferroviaire. Cela ne signifie pas nécessairement que toutes les décisions ont été prises et que tout fonctionnera à la pression d'un bouton pendant une période de cinq ans. C'est une méthode de planification; on pourrait peut-être dire que tous les détails ont été prévus pour une courte période, disons un an, et qu'un plan général prévoit la manière d'atteindre certains objectifs au cours d'une période de cinq ans; quelques-uns, peut-être, regardent jusqu'à 20 ans à l'avance. J'espère qu'il y en a, mais je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit d'immuable dans ce qui se fait actuellement à Ottawa. Nous voulons mettre la compagnie sur pied avant de décider des détails concernant les changements à effectuer aux voies ferrées et aux installations du terminus d'Ottawa. Cela ne peut être accompli en un seul jour; chaque chose sera terminée en temps et lieu; les changements nécessaires pourront alors être faits. Nous comptons compléter graduellement cet aménagement ferroviaire à Ottawa au cours des trois prochaines années.

M. FISHER: Les employés auront la possibilité de négocier normalement?

M. MACDOUGALL: Oui, certainement, et ils auront tout le temps nécessaire. J'ai entendu dire que le tout ne sera complété que vers la fin de 1966.

M. FISHER: Messieurs, est-ce que l'un de vous sait si on a discuté avec les compagnies de transport par autobus de la possibilité de leur accorder des baux, de l'espace, ou d'autres accommodements dans cet ensemble?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, je préférerais que vous laissiez cette question de côté pour le moment.

M. FISHER: Très bien.

M. REGAN: J'aurais une question complémentaire au sujet du point soulevé par M. Fisher concernant la position future des employés de la nouvelle compagnie, non seulement leurs salaires, mais aussi les autres avantages dont ils jouissent présentement à l'emploi de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Je suis inquiet du fait que leur puissance collective comme membres ou employés de cette nouvelle compagnie sera grandement affaiblie si on la compare à leur position actuelle comme employés d'une compagnie qui a réussi à assurer des conditions de travail raisonnablement bonnes; une compagnie où ils sont en très forte posture en vertu de leur nombre,

et de la nature et de l'importance de la compagnie. Je me demande si on a songé à promettre à ceux qui sont actuellement à l'emploi de la Compagnie des chemins de fer nationaux que la nouvelle compagnie sera toujours aussi généreuse que les deux grandes compagnies de chemins de fer du pays en ce qui regarde les salaires et les autres avantages accordés habituellement aux employés.

Je pense qu'une assurance de ce genre devrait être donnée aux employés actuels de la Compagnie des chemins de fer nationaux à qui on demande d'accepter un emploi à cette nouvelle compagnie.

M. MACDOUGALL: Monsieur Regan, je pense que c'est un très bon point et je suis content que vous l'ayez soulevé. Comme je l'ai dit à M. Fisher les détails n'ont pas encore été arrêtés, mais nous avons néanmoins donné aux représentants des employés l'assurance que tous ceux qui seront employés ici à Ottawa n'auront en rien à souffrir de ce changement. Tout employé conservera son droit à la pension et tous les bénifices dont il jouissait. Son salaire restera le même que celui payé généralement aux employés des chemins de fer au Canada. Comme vous le savez, les employés nonitinérants négocient collectivement. Ceux qui sont ici au terminus d'Ottawa feront partie de ce groupe.

Le PRÉSIDENT: La séance est maintenant levée jusqu'à la lecture de l'ordre du jour.

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: Jean-T. Richard

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

SÉANCE DU MARDI 1er DÉCEMBRE 1964

Concernant le

Bill S-33, Loi constituant l'*Ottawa Terminal Railway Company*

TÉMOINS:

De la Commission de la capitale nationale: le lieutenant-général S. F. Clark, président, et M. D. L. Macdonald, commissaire des chemins de fer. *Des Chemins de fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, c.r., solliciteur général; *du Pacifique-Canadien:* M. K. D. M. Spence, président de la Commission, et M. George Pogue.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965
21239—1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Jean-T. Richard

MM.

Armstrong
Balcer
Barnett
Basford
Beaulé
Béchard
Boulanger
Cadieu
Cameron (*Nanaïmo-Cowichan-Les Îles*)
Cantelon
Cantin
Caron
Cooper
Cowan
Crossman
Crouse
Éthier
Fisher
Francis
Godin
Granger
Greene
Grégoire
Guay
Gundlock
Hahn
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Irvine
Kennedy
Korchinski
Lachance
Laniel
Latulippe
Leblanc
Lessard (*Saint-Henri*)
Macdonald
MacEwan
Mackasey
Marcoux
Matte
McBain
Millar
Mitchell
Muir (*Lisgar*)
Nugent
Olson
Pascoe
Peters
Pugh
Rapp
Regan
Rhéaume
Rock
Ryan
Southam
Stenson
Tardif
Tucker—60

(Quorum 12)

Le secrétaire du Comité,
D.-E. Lévesque.

PROCÈS-VERBAL

MARDI le 1er décembre 1964
(17)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 9 h. 45 du matin sous la présidence de M. J.-T. Richard.

Présents: MM. Armstrong, Barnett, Beaulé, Béchard, Cantin, Caron, Cowan, Crossman, Fisher, Hahn, Leblanc, Lessard (*Saint-Henri*), MacEwan, Mackasey, Olson, Pascoe, Peters, Regan, Richard, Rock, Stenson, Tardif et Tucker—23.

Aussi présents: De la Commission de la capitale nationale; le lieutenant-général S. F. Clark, président, et M. D. L. Macdonald; *des Chemins de Fer Nationaux du Canada:* M. J. W. G. Macdougall, c.r., chef du contentieux; *du Pacifique Canadien:* M. K. D. M. Spence, du conseil de la Commission, et M. George Pogue.

Le Comité reprend l'étude du bill S-33, loi constituant l'*Ottawa Terminal Railway Company.*

Les articles 1, 2 et 3 sont approuvés.

L'article 4 est laissé en suspens en attendant que M. Macdonald ait fourni des renseignements supplémentaires.

Les articles 5 et 6 sont approuvés.

Dans l'article 7, M. Caron, propose avec l'appui de M. Beaulé:

Qu'après le mot «dix», à la ligne 10 de la page 2, soient intercalés les mots «dont au moins deux devront être des Canadiens d'expression française» (texte).

Le président met la proposition aux voix, et l'amendement est adopté: 8 pour et 7 contre.

L'article 7, amendé, est approuvé.

Les articles 8 et 9 sont approuvés.

A midi et demi, l'interrogatoire des témoins se continuant, le président ajourne le Comité à 9 h. 30 du matin le jeudi 3 décembre 1964.

Le secrétaire (à titre provisoire),
D.-E. Lévesque.

NOTA—*Dans le présent fascicule, la mention «texte» précède les parties de la séance qui se sont déroulées en français et ont été enregistrées par un appareil électronique en conformité d'une recommandation que renfermait le septième rapport du Comité spécial des méthodes et de l'organisation, présenté et adopté le 20 mai 1964.*

TÉMOIGNAGES

MARDI le 1er décembre 1964.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

J'espère bien que nous parviendrons à étudier aujourd'hui une bonne partie du bill dont nous sommes saisis. Je rappelle au Comité que ce projet de loi a pour objet de constituer une compagnie qui administrera un terminus ferroviaire à Ottawa. Où que le terminus soit éventuellement implanté, les modalités prescrites seront valables.

Maintenant que nous avons eu ce que je considère comme une longue discussion sur l'emplacement proposé pour le terminus à Ottawa, d'aucuns disent que c'est l'emplacement définitif, j'espère que nous ne prolongerons pas trop cette discussion et que nous passerons à l'examen des articles du bill, qui ne portent pas sur l'emplacement mais plutôt, comme je l'ai déjà dit, sur la façon dont sera administré le terminus, où qu'il soit situé. Cependant, je suis au service du Comité.

Avant que nous ne passions à l'étude des articles, je sais que certains membres du Comité ont des questions à poser aux représentants des compagnies ferroviaires qui étaient à la séance de jeudi dernier. J'invite donc M. Macdougall et M. Spence à s'asseoir ici.

Libre à vous maintenant de poser des questions.

Je rappelle au Comité que nous en sommes encore à l'article 1.

M. BARNETT: Monsieur le président, j'apprécie ce que vous venez de dire quant à l'objet du bill et je vous accorde que le projet de créer la *Terminal Railway Company* n'est vraiment pas mis en question. Quant à moi, je crois que certaines des questions posées au cours de la séance précédente ont bien démontré qu'au moins certains membres du Comité s'intéressent principalement à la question de savoir où sera située la nouvelle gare.

Pour ma part, je suis heureux d'avoir eu l'occasion d'entendre le général Clark, de la Commission de la capitale nationale, et je désire aussi profiter de la présence des représentants des chemins de fer, dont le point de vue devrait avoir de l'importance aux yeux du Comité.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Barnett.

M. BARNETT: J'avoue franchement que je voudrais savoir un peu ce que pensent les chemins de fer du changement proposé, qui consisterait à enlever la gare d'un endroit central que certains d'entre nous considèrent comme très commode, d'après les chiffres produits à l'enquête faite par le comité du Sénat, pour une très grande proportion des voyageurs qui arrivent à Ottawa par chemin de fer.

Sans avoir sous les yeux les paroles mêmes prononcées par le ministre des Transports lors de la deuxième lecture à la Chambre, je suis bien sûr de l'avoir entendu dire que les chemins de fer eux-mêmes n'étaient pas très enthousiasmés au début par l'idée d'enlever la gare de cet endroit central. Et même, si ma mémoire est bonne, il a dit en propres termes qu'il avait fallu leur tordre le bras assez longtemps pour les amener à accepter les arrangements exposés dans l'annexe du bill.

Je me préoccupe en premier lieu de savoir ce que les chemins de fer pensent du déplacement de la gare en ce qui concerne leur trafic-voyageurs et en ce qui concerne la commodité pour les voyageurs. Je voudrais aussi savoir quelle serait la situation, du point de vue pratique, si, comme certains d'entre nous le proposaient l'autre jour, on ajoutait une extension au terminus proposé pour les trains de voyageurs.

Certains d'entre nous ont demandé pourquoi il ne serait pas possible d'avoir une ou deux lignes, ou le nombre de lignes voulu pour faire entrer les trains de voyageurs dans un terminus qui pourrait être inclus ou placé dans certains des nouveaux immeubles ou dans les immeubles que l'on projette de construire en réaménagemant cette région.

Est-ce que les deux représentants des chemins de fer qui sont ici auraient l'obligeance de nous faire part de leur point de vue à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Spence, monsieur Macdougall, avez-vous des observations à faire là-dessus?

M. K. D. M. SPENCE, Q.C. (*Compagnie du Pacifique-Canadien, Montréal*): M. Macdougall a exposé à la dernière séance le point de vue de sa compagnie et je pense qu'il aurait pu parler au nom des deux réseaux à la fois.

Nous n'étions pas mécontents de l'emplacement actuel de la gare, mais on nous a présenté ce projet comme faisant partie de l'ensemble du plan de réaménagement de la ville d'Ottawa et comme devant servir l'intérêt national. Or, le Pacifique Canadien n'a sûrement pas cru qu'il pouvait essayer de contrecarrer un tel projet ou d'y faire obstacle.

A mesure que le plan nous était exposé, nous avons pu voir que le nouvel emplacement de la gare avait à la fois des avantages et des désavantages. Par exemple, un des avantages était qu'il réduirait de 10 ou 20 minutes l'horaire de nos trains. Le désavantage qu'il y aurait à retourner à l'emplacement actuel serait qu'il faudrait ajouter du temps à l'horaire de nos trains et que les trains auraient à changer de direction pour reculer dans la gare et à virer de bord aussi en en sortant.

De plus, nous nous sommes rendu compte que les nouvelles routes projetées dans la région allaient rendre l'emplacement de la nouvelle gare très commode et très accessibles pour les habitants des parties d'Ottawa situées autour.

Un grand nombre d'immeubles administratifs, industriels et autres sont desservis par le Chemin de la Reine. La gare sera en plein sur le Chemin de la Reine. Avec ces changements, Hurdman sera peut-être un meilleur endroit pour l'ensemble de la population d'Ottawa que ne l'est l'emplacement actuel dans une partie fort encombrée de la ville.

Nous nous sommes donc efforcés de prêter tout le concours possible en songeant, comme je l'ai dit, qu'il y avait assez d'avantages pour équilibrer les désavantages, et qu'il n'y avait pas lieu pour nous de faire obstacle au projet.

M. BARNETT: Je conçois sans peine qu'au point de vue d'un habitant d'Ottawa le nouvel emplacement proposé pourrait fort bien offrir certaines commodités, mais la question qui se pose dans mon esprit provient de ce qu'une forte proportion de ceux qui arrivent à Ottawa par chemin de fer, comme on l'a dit à l'enquête du Sénat, sont des gens qui arrivent du dehors pour transiger surtout avec divers bureaux du gouvernement.

Il est indéniable que les principaux hôtels sont situés près du terminus actuel et qu'un autre grand hôtel va se construire dans la même zone. Il est évident pour moi qu'il serait plus commode et plus agréable pour la très grande majorité des voyageurs arrivant par train de pouvoir descendre à proximité de leur hôtel, un peu comme peuvent faire les voyageurs qui arrivent aux gares terminus de Montréal grâce aux hôtels construits là.

Je crois que certains d'entre nous sont personnellement intéressés. Ceux d'entre nous qui représentent d'autres parties du pays ne se laisseront pas influencer, je l'espère, par le fait que nous sommes nous aussi de ceux qui font leurs affaires à un endroit situé près de la gare actuelle.

La question du confort et de la commodité pour les voyageurs m'intéresse particulièrement et c'est pourquoi je conseille que l'on compare les attraits qu'offre le train et ceux qu'offrent les autres modes de transport qui existent actuellement. Par exemple, on peut entrer dans son hôtel en descendant de l'avion.

M. SPENCE: Me permettrait-on un mot avant que M. Macdougall ne réponde?

Je n'ai pas fait de relevés statistiques, mais je viens très souvent à Ottawa et je me demande combien de gens trouvent réellement l'endroit actuel plus commode.

En descendant du train, j'observe où vont les gens. Il me semble que la grande majorité des voyageurs, en descendant du train, tournent à droite et se dirigent vers le poste des taxis ou vers l'endroit où sont stationnées leurs propres voitures. Il y a peu de gens qui traversent la gare et se rendent à l'hôtel. Je pense que la grande majorité montent dans des automobiles.

A la nouvelle gare, il y aura beaucoup plus d'espace pour stationner les autos et les taxis évolueront plus facilement. Ce que j'ai moi-même observé me porte donc à croire que le nouvel endroit sera peut-être aussi commode, sinon plus commode, pour le public que l'emplacement actuel.

Il est vrai qu'il y aura quelques personnes qui voudront se rendre au Château et qui seront incapables de s'y rendre par le tunnel; il leur faudra prendre un taxi. Cependant, il me semble que le nombre de gens qui utilisent le tunnel est bien petit comparé au nombre de ceux qui prennent des taxis.

M. COWAN: Avez-vous songé à la dépense? Quel est le prix de la course en taxi depuis la gare jusqu'à l'endroit où vous allez, quel qu'il soit, comparé au prix de la course en taxi depuis Hurdman? La distance est courte depuis la gare centrale, mais elle sera longue depuis le pont de Hurdman.

M. J. W. G. MACDOUGALL, Q.C. (*National-Canadien*): Je doute qu'une affirmation aussi catégorique soit exacte.

M. COWAN: Je n'ai rien affirmé, j'ai posé une question.

M. MACDOUGALL: Je doute qu'il soit possible de dire qu'en descendant au pont de Hurdman plutôt qu'à la gare Union on aura toujours une plus longue course en taxi à faire ou une plus longue distance à franchir.

La question que vous soulevez, monsieur Barnett, est intéressante parce que nous nous intéressons non seulement au transport mais aussi à l'hôtellerie.

Cette idée ne nous a pas emballés quand on nous l'a présentée, mais on nous l'a présentée et, en examinant le tout nous sommes arrivés à la conclusion qu'il y avait du bon et du mauvais dans toute proposition, qu'il fallait peser le bon et le mauvais et qu'il fallait arriver à la meilleure décision possible. Je pense que c'est ce qui a été fait. Les chemins de fer ont pleinement donné leur adhésion au projet.

L'étude faite par Lou Cather en 1960 pour la Commission de la capitale nationale sur la provenance et la destination des gens qui voyagent a donné une fort bonne idée des habitudes des gens. On a découvert, vous vous en souvenez, que 8.7 p. 100 de ceux qui arrivent à Ottawa voyagent par chemin de fer. Ce rapport mentionnait que 87.3 des voyageurs arrivent par la route.

Naturellement, nous nous intéressons à ceux qui voyagent par rail; c'est ce qui nous intéresse. Par conséquent, nous voulions savoir où ces gens allaient et la ventilation qu'on nous a donnée a révélé que 28 p. 100 des voyageurs qui descendent des trains à la gare Union se rendent à pied à destination. Étant donné que ces gens marchent, leur destination, je présume, est le centre ou le

cœur de la ville. Il y a probablement un autre groupe de gens dont la destination est plus loin dans la partie centrale de la ville et qui s'y rendent en taxi. Mais le rapport Cather mentionnait que 28 p. 100 des gens arrivant par train partent à pied de la gare Union. Ce rapport date de 1960.

Depuis, comme vous vous en souvenez, le ministère des Travaux publics a déménagé à Confederation Heights; il était auparavant ici, près du centre. Le ministère des Postes et la Société Radio-Canada sont aussi allés s'établir à Confederation Heights. Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social est allé s'établir à Tunney's Pasture et le ministère de l'Agriculture se prépare aussi à quitter ce que nous appelons le centre de la ville.

Nous sommes donc arrivés à la conclusion que, si la même étude était faite aujourd'hui, nous constaterions probablement que la proportion de ceux qui marchent de la gare Union pour se rendre à destination est moindre que 28 p. 100 parce que nous savons qu'une forte partie de ceux qui arrivent par train, environ 50 p. 100 je crois, se rendent au ministère des Travaux publics.

Nous avons conclu que notre position de 1960, qui n'était pas trop mauvaise sans être bien favorable pour nous, s'était même améliorée de beaucoup en faveur des chemins de fer à cause des importants ministères qui ont quitté le centre actuel de la ville, et nous croyons que nous serons peut-être mieux orientés en rapport avec le nouveau centre projeté. Nous considérons donc que notre position à cet égard s'est améliorée. C'est une des choses qui ne nous plaisaient pas trop, mais nous pensons que le nouvel emplacement apportera une amélioration.

Il est vrai que la gare projetée sera à environ deux milles de la place de la Confédération par la route. Nous avons entendu le général Clark expliquer le projet à ce sujet.

L'autre désavantage que nous discernons, c'est que la clientèle du Château Laurier pourra se trouver réduite. Au Château Laurier en 1954, la clientèle s'établissait à quelque 27 p. 100 des gens arrivant par chemin de fer. Nous ne nous attendons pas à perdre beaucoup de ces clients à cause du changement parce que nous croyons que la distance sera raisonnablement acceptable si l'on songe à la configuration qui existe dans d'autres villes du pays et nous avons agrandi le parking en arrière du Château. Comme vous le savez, on projette d'augmenter l'espace réservé au stationnement dans le centre de la ville. Étant donné que le gros de notre clientèle arrive par la route, nous croyons donc que nous recevrons plus de clients apportés par la route. Si nous en perdons un peu de ceux arrivant par chemin de fer, nous ne pensons pas que nous en perdrons beaucoup. Dans l'ensemble, en tenant compte à la fois de la route et du rail, nous ne croyons pas que le Château sera sensiblement éprouvé par le changement.

Le nouvel emplacement offre d'autres avantages à considérer. Quand on mesure la commodité pour la personne voyageant par train en utilisant le temps comme critère plutôt que le nombre de milles ou la distance, la nouvelle gare aura l'avantage d'être située sur le Chemin de la Reine et, si j'ai bien compris le plan, le Chemin de la Reine traverse la ville d'Ottawa dans presque toute son étendue. Il sera facile d'accéder au Chemin de la Reine par le nord ou par le sud. Les gens arrivant à la gare et ayant à se rendre quelque part à Ottawa ou les gens travaillant ou vivant à Ottawa et ayant à se rendre à la gare pourront généralement le faire avec une plus grande facilité qu'à l'heure actuelle, car ils pourront emprunter le Chemin de la Reine et se transporter directement à une assez grande vitesse.

Autre avantage: nous avons à la gare actuelle un parking pour cinq automobiles et nous réserverons au nouvel emplacement assez d'espace pour que 160 voitures y stationnent. L'homme qui veut se rendre dans son auto jusqu'à la gare, prendre le train pour Montréal et revenir pourra rouler jusqu'à la gare,

y stationner son auto, monter à bord du train et reprendre son auto à la gare en revenant. Ce sera commode pour le genre de déplacements mentionné l'autre jour pour les gens qui veulent aller rapidement d'Ottawa à Montréal; ce sera plus facile au nouvel emplacement.

Quant aux taxis et aux autres moyens de transport, la situation sera beaucoup plus favorable au nouvel endroit, car nous projetons là du nouveau. Au nouvel emplacement, en effet, nous aurons un terminus ouvert aux deux bouts. Nous serons débarrassés du cul-de-sac qui nous oblige actuellement à reculer pour entrer en gare. C'est un avantage qui, d'une manière générale, nous permettra de mieux servir le public. Et, naturellement, nous aurons au nouvel endroit des installations modernes et de toutes sortes, ce qui est toujours préférable à une gare vieille de 40 ou 50 ans.

Pour toutes ces raisons et parce que nous serions mieux en mesure de servir le public et que le public aura plus facilement accès à la gare, en tenant compte aussi de l'ensemble des effets du trafic ferroviaire et du trafic routier sur l'hôtel, nous sommes arrivés à la conclusion que, même si le projet ne nous souriait pas au début, les changements en cours et le déplacement du centre de gravité de la ville ne nous feront subir aucune perte. Nous pensons que le public sera peut-être mieux servi qu'à l'heure actuelle.

(*Texte*)

M. CARON: La seule considération a été pour les gens d'Ottawa. Vous n'avez pas tenu compte du tout des gens de la ville de Hull et les chemins de fer ont une tendance à diminuer le transport des passagers et de cette façon-là les gens de Hull auront énormément plus long à faire pour se rendre à la nouvelle gare qu'à l'heure actuelle. Quelle est la distance entre la gare actuelle et la nouvelle gare?

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: De la gare actuelle à la nouvelle gare, il y a environ deux milles.

(*Texte*)

M. CARON: Au moins deux milles, ce qui veut dire pour Hull de quatre à cinq milles pour aller à la nouvelle gare au lieu de deux à deux milles et demi. Ce qui est une différence énorme. On semble vouloir enlever tous les trains passagers entre Maniwaki et Ottawa, entre Portage-la-Prairie et Ottawa. Il reste seulement deux trains entre Montréal et Ottawa et je me demande si l'on n'aurait pas l'intention de les enlever prochainement et de cette façon-là, les gens de Hull seront tellement loin de la gare, qu'ils vont se demander vraiment s'ils ne prendront pas l'avion plutôt que le train.

(*Traduction*)

M. SPENCE: Je devrais peut-être répondre parce que c'est le Pacifique Canadien qui dessert la rive nord de la rivière Outaouais entre Ottawa et Montréal. Il est vrai que nous avons proposé de discontinuer certains de nos trains entre Ottawa et Montréal rive nord. Je sais que l'autorisation de discontinuer tous les services n'a pas été demandée. Les trains qui sont le mieux achalandés continuent de rouler et, comme je l'ai dit à la dernière séance du Comité, nous ne retirons pas les trains qui gagnent de l'argent. Quand un train a une bonne clientèle et qu'il rapporte convenablement, nous sommes heureux de le garder en service. Nous avons une gare de voyageurs à Hull et je crois que le projet comporte l'agrandissement et l'amélioration de cette gare. S'il est vrai que les voyageurs auront une plus grande distance à franchir pour atteindre la gare Union à Ottawa, il demeure qu'il y a encore un bon endroit pour les accueillir à Hull même. Naturellement, tout dépend où

l'on veut aller, mais en partant de Hull pour aller à la gare Union actuelle ou à la nouvelle gare Union, il est à peu près indispensable d'utiliser un moyen de transport quelconque et deux milles de plus ne feront pas une trop grande différence. De plus, les communications routières seront augmentées entre Hull et Ottawa et l'accès deviendra plus facile qu'à l'heure actuelle.

(*Texte*)

M. CARON: Le changement est considérable d'après le plan Gréber qui prévoyait une gare de l'Ouest et une gare de l'Est. La gare de l'Est, du côté de Hull, aurait eu la plupart des trains et surtout les trains rapides entre Ottawa-Hull et Montréal parce qu'il y a vingt milles de moins. Actuellement les trains rapides sont toujours du côté de l'Ontario. Nous n'avons que le train lent qui arrête à toutes les gares et c'est la raison pour laquelle moins de gens voyagent par ce train-là. Je comprends que les compagnies pensent à faire de l'argent avec leurs passagers mais qu'elles n'oublient pas qu'elles font de l'argent avec les marchandises et les autres transports. Je comprends qu'on peut venir à Ottawa sans venir à Hull, mais il y a certains trains qui doivent venir à Hull. Il faut mettre le tout dans un: Il faut mettre ensemble le transport de marchandises et le transport des passagers et voir s'il y a de l'argent à faire pour la compagnie et non pas seulement le transport des passagers d'un côté et le transport des marchandises de l'autre. C'est ce que je ne comprends pas des compagnies. Je me rappelle que, en 1936, j'avais dit à un vice-président du Pacifique-Canadien à Montréal: «Vous devriez prendre le contrôle du transport par autobus et le contrôle du transport routier, parce que vous êtes en train de vous faire rouler.» Et le vice-président du Pacifique-Canadien dans le temps, m'a dit: «It's only a passing fancy.» De sorte que, si c'est seulement une affaire passagère, il a manqué de jugement dans le temps et ils peuvent bien manquer de jugement aujourd'hui.

(*Traduction*)

M. SPENCE: J'ignore au juste quelle est la question posée.

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

M. CARON: Voici la question. Nous parlions des trains de voyageurs qui font de l'argent ou qui en perdent. Je sais qu'il faut que vous considériez le tout; il faut que vous teniez compte à la fois du service-marchandises et du service-voyageurs pour voir si vous gagnez ou perdez de l'argent avec les deux, et non pas seulement l'un des deux, car l'un est complément de l'autre. Je ne crois pas que les chemins de fer aient été créés seulement pour gagner de l'argent. Ils ont aussi été créés pour fournir un service, et ce n'est pas ce qu'ils font actuellement. Ils réduisent les services qu'ils fournissent au public afin de faire de l'argent avec le trafic-marchandises. Cela me dépasse et je ne comprends pas pourquoi ils le font.

M. SPENCE: On critiquait notre service de messageries depuis des années en disant que le tarif-marchandises était exagérément élevé et servait à combler les pertes de notre service-voyageurs. Nous avons décidé que notre service-voyageurs devait justifier son existence tout comme le transport des marchandises. Il y avait beaucoup de vrai dans les plaintes des expéditeurs quand ils disaient qu'on ne devrait pas leur faire subventionner le transport des voyageurs.

M. CARON: Vous dites que le tarif-marchandises est élevé? Je ne crois pas qu'il le soit, car dans certains cas vous avez réduit le prix du transport par rail au point que le transport routier ne peut affronter votre concurrence. Cela n'indique pas que le tarif est trop élevé. Si vous transportez des conserves ou de la bière, vous pouvez le faire à meilleur compte par rail que par camion ou tout autre moyen de transport.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je crois qu'il n'est pas selon le Règlement de discuter du transport de marchandises; nous sommes ici pour discuter d'une gare.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Caron, je crois que vous avez commencé par dire que la nouvelle gare était située trop loin. Cependant, je suis sûr que vous ne voulez pas entreprendre de discuter des prix du transport et des services de voyageurs, dont il sera question à l'occasion d'un autre bill, le bill n° C-120, qui sera déféré au Comité au printemps. Ces hommes n'ont pas qualité pour discuter de tarif-marchandises et de l'abandon de services de voyageurs. Je vous prie de bien vouloir relier votre question au bill, si possible.

M. CARON: Monsieur le président, je prétends que cela est pertinent parce qu'on pense à diminuer le train de l'autre côté et l'envoyer à deux milles d'Ottawa, et les gens de Hull auront deux milles à deux milles et demi de plus à faire, ceci, d'après ce qu'on dit, à cause du coût du fret. Ceci a des rapports avec le transport et je prétends que j'ai le droit d'en discuter si c'est bien le cas. C'est pourquoi je cherchais aujourd'hui à savoir quels étaient ces rapports. On dit que le transport des marchandises est trop élevé et je leur prouve que le transport des marchandises n'est pas trop élevé, parce qu'il est moins élevé que le coût du transport routier. Donc tout cela a des rapports avec le transport.

Le PRÉSIDENT: La décision, monsieur Caron, n'a pas été prise par les compagnies de chemins de fer, de situer la gare à cet endroit. C'est une décision qui a été prise par la Commission de la capitale nationale.

M. CARON: Peut-être qu'elle a été prise par la Commission de la capitale nationale, mais après consultation auprès des compagnies de chemins de fer; donc ces compagnies ont eu autant à dire que la Commission de la capitale nationale. On a été obligé de les convaincre d'accepter cela.

Le PRÉSIDENT: Demandez d'abord vos questions au témoin pour qu'il puisse vous répondre, afin que nous puissions en venir à une décision sur l'emplacement de la gare.

(*Traduction*)

M. REGAN: Monsieur le président, j'invoque le Règlement pour donner suite à ce que vous venez de dire et pour m'opposer en partie aux questions qu'ont posées un certain nombre de membres du Comité. Il me semble que ce bill ne fait rien de plus qu'établir une méthode convenue pour donner suite à des décisions déjà prises dans le passé par des organismes qui avaient l'autorité voulue pour les prendre. Il s'agit ici simplement d'une méthode d'exécution. Je crois qu'il est hors de propos de discuter ici de l'emplacement de la gare ou des lignes qui doivent être abandonnées, et qu'il s'agit seulement de la question de savoir si la mise en œuvre sera confiée à une société distincte chargée d'exploiter le terminus ferroviaire d'Ottawa. Ne sortons-nous pas du sujet en allant plus loin que cela?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que le sujet soit aussi restreint, monsieur Regan. J'ai dit à l'ouverture de la séance ce matin que, pour approuver un bill semblable, il nous fallait savoir pour quelles raisons la gare sera située à un certain endroit choisi de concert par les chemins de fer et la Commission de la capitale nationale. Il est vrai que j'avais l'espoir que nous pourrions disposer le plus tôt possible d'un projet de loi qui est simple et qui ne porte que sur l'exploitation d'un terminus, où qu'il soit situé. Je crois vraiment que le point qui m'intéresse ou qui intéresse certains membres du Comité, c'est-à-dire les avantages ou les désavantages de l'emplacement, devrait être débattu à

la Chambre quand le bill y retournera. En ce moment, nous étudions seulement un bill relatif à l'exploitation du terminus.

M. TARDIF: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Regan. Tout ce qui ne se rapporte pas au bill n° S-33 est irrégulier. Nulle part dans ce bill est-il question de l'emplacement de la gare et il n'est question nulle part des horaires des trains ou des prix du transport des marchandises. Ce bill porte seulement sur la création d'une société devant exploiter la gare à implanter à un endroit qu'ont déjà choisi de concert tous ceux qui ont l'autorité voulue pour le faire. Tout le temps que nous passons à parler d'autres choses est du temps perdu.

Le PRÉSIDENT: Je n'irais pas jusque là. A l'article 9, il y a une disposition prévoyant que la compagnie fera l'acquisition d'une voie ferrée située à un certain endroit dans la ville d'Ottawa ou près de la ville d'Ottawa. Je crois que la séance se déroule assez bien à l'heure actuelle et je pense que nous ne réussirons pas à limiter la discusison si elle est bien ordonnée. Je crois que nous avons maintenant épuisé le sujet. Je tiens à ce que les membres considèrent qu'ils ont eu tout le loisir de dire ce qu'ils avaient à dire au sujet de l'emplacement ce matin, étant donné surtout que c'est la première fois depuis sept ou huit ans que nous avons l'occasion de discuter des questions qui se rapportent aux décisions prises par la Commission de la capitale nationale. Je ne voudrais pas que certains membres s'opposent directement au genre de questions que posent d'autres membres qui, je pense, ont été fort raisonnables et ont montré ce matin qu'ils entendaient en arriver au point où il sera possible d'abandonner ce sujet pour le moment, quittes à y revenir plus tard à la Chambre.

M. BARNETT: J'ai une question connexe à poser. C'est une question que je voudrais faire éclaircir.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Est-ce qu'on traite du rappel au Règlement, ou revient-on à la question du bill. Il y a en a qui ont demandé la parole, et ne l'ont pas encore obtenue.

M. LESSARD (*St-Henri*): Monsieur le président, je crois que vous devriez prendre une décision au sujet de la question de savoir si oui ou non vous allez admettre la question de M. Caron. A mon point de vue, je trouve que le prix des transports devrait avoir quelque chose à voir à ce sujet. Si vous n'admettez pas la question de M. Caron, si on est là seulement pour décider de l'emplacement ou si on ne peut faire aucune comparaison, je ne peux pas voir l'utilité d'en discuter.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas refusé de questions de personne.

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Vous avez dit qu'elle violait le Règlement.

Le PRÉSIDENT: J'ai simplement dit à M. Caron que ce n'était pas l'endroit pour discuter surtout de la question de l'abandon des services de passagers dans tout le Canada et de la situation du transport des marchandises, car ceci viendra sur les discussions du bill C-120, plus tard. Si M. Caron veut se limiter à discuter le problème en autant qu'il se rapporte à la gare d'Ottawa et à la situation de Hull, c'est bien dans l'ordre.

M. CARON: Et l'abandon des lignes du côté de Hull...

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CARON: Et dans l'annexe, vous voyez...

M. BEAULÉ: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement.

(*Traduction*)

M. BARNETT: Vous êtes tenu de me donner la parole, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Beaulé fait un rappel au Règlement.

M. BARNETT: J'invoque aussi le Règlement. J'ai commencé de poser mes questions et j'ai cru que quelqu'un voulait poser une question supplémentaire. Il me reste une question à poser.

Le PRÉSIDENT: M. Beaulé fait un rappel au Règlement.

M. BARNETT: Mon propre rappel au Règlement c'est que vous devez me donner la parole. L'honorable député m'a interrompu avant que j'aie posé ma question et je voudrais la poser maintenant.

Le PRÉSIDENT: Mais il fait un rappel au Règlement.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, si vous permettez que ces questions soient discutées ici, relativement à ce bill, je crois que cela va ouvrir trop de portes et on va s'étendre trop sur ce bill et si vous permettez ces questions j'en aurai pour l'après-midi à en poser sur d'autres questions des chemins de fer relativement à l'abandon des trains et au déménagement de gares, etc. Je crois qu'on doit s'en tenir au bill et si vous permettez que d'autres questions soient posées, je crois que j'aurai également le droit de poser des questions aux représentants du Pacifique Canadien également en ce qui concerne la ville de Québec, parce que présentement on discute de la ville de Hull et j'aurai des questions à poser au sujet de la ville de Québec.

Le PRÉSIDENT: C'est bien, maintenant, M. Beaulé.

M. CARON: Hull est intimement liée à Ottawa; ce n'est pas la même chose que la ville de Québec.

(*Traduction*)

M. BARNETT: Monsieur le président, si vous me permettez de le dire, la question que je voudrais faire éclaircir a un rapport direct non seulement avec celle que je soulevais tantôt mais aussi avec les questions posées par le député de Hull et d'autres membres. Je ne me suis pas opposé à ce genre de questions. Compte tenu des observations qu'ont déjà faites les représentants des chemins de fer au sujet du déplacement de la gare, je voudrais obtenir des éclaircissements au sujet des responsabilités qu'aura l'*Ottawa Terminal Railway Company* quant au transport depuis la gare. Ce transport fera-t-il partie des responsabilités de la compagnie? La *Terminal Railway Company* exploitera-t-elle un service direct de transport entre la gare et un point quelconque? Si j'ai bien compris, cette question se rapporte directement aux dispositions énoncées à l'article 9. Le National-Canadien va-t-il entretenir un service direct de transport entre la gare et le Château Laurier? Autrement dit, est-ce que cela va dépendre de la compagnie projetée, ou bien est-ce qu'on a l'intention d'établir un service non ferroviaire pour transporter rapidement les voyageurs depuis la gare jusqu'à un endroit quelconque?

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que cette question viendra plus tard quand nous en serons à l'article 10 *g*) du bill?

M. BARNETT: Je le sais, mais il me semble qu'on pourrait en discuter pendant que nous sommes encore à l'article 1.

Le PRÉSIDENT: Si vous abordez la question du transport, qui doit venir à l'article 10 *g*), vous allez faire entrer le Comité dans un domaine entièrement nouveau. Je voudrais que le Comité en finisse d'abord avec la question que nous sommes à discuter, c'est-à-dire le déplacement de la gare.

M. ROCK: Est-ce que vous avez rendu une décision sur le rappel au Règlement qui nous a été fait? Je crois que nous devrions discuter tous les aspects de ce projet de loi en général et je crois donc que M. Caron a le droit d'en discuter certaines parties directement ou indirectement. Je crois que nous n'avons eu aucune décision de vous.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit à M. Caron que, s'il s'en tenait aux moyens de transport ferroviaire qui existent actuellement entre Hull et la gare d'Ottawa, il serait dans le sujet.

M. CARON: Et les moyens de transport qui pourront exister à l'avenir. On demande la permission d'éliminer le service de transport de marchandises depuis Montréal.

Le PRÉSIDENT: Silence, s'il vous plaît.

M. ROCK: Je ne suis pas encore satisfait de vous, monsieur le président. Je voudrais aussi savoir quel est celui qui aura la parole ensuite.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a plus de rappels au Règlement, vous êtes le suivant.

M. HAHN: Est-ce qu'on me permettrait une brève question au sujet du Règlement? Est-ce que nous allons repasser l'accord ou le memorandum du bill article par article ou bien, pendant que nous en sommes à l'article 1, sommes-nous admis à poser des questions à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Nous allons étudier la convention article par article.

M. COWAN: Les deux avocats seront-ils présents pendant que nous l'étudierons article par article? Seront-ils ici pour répondre aux questions?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. ROCK: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions à M. Macdougall. Tout d'abord, je tiens à mentionner que j'ai posé certaines questions au président de la Commission de la capitale, le général Clark, au sujet du déplacement de la gare. Je lui ai demandé si l'on avait examiné des solutions de rechange avant d'arriver à une décision à ce sujet. Je crois que cette décision avait été prise avant que le général Clark ne devînt président de la Commission. Elle a été prise vers 1950, à l'époque des locomotives à vapeur. Je pense qu'à cette époque, beaucoup de municipalités et de villes voulaient se défaire d'une gare située dans un quartier central où elle répandait beaucoup de fumée et de vapeur. Je ne serais pas supris que la Commission ait eu le même souci à l'époque. Je voudrais demander à M. Macdougall si, depuis ce temps, on a étudié la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de garder la gare là où elle est actuellement et si la Commission a été priée de remettre ses idées à l'étude. Aujourd'hui, nous avons des locomotives diesel et je crois que nous les avons depuis 1957 ou 1958. Tout le tableau a changé depuis. Je voudrais savoir si le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien a demandé à la Commission de remettre toute la question à l'étude maintenant que les locomotives à vapeur sont disparues.

Le général Clark a plus ou moins reconnu qu'on avait songé à cela et qu'on n'avait aucune solution de rechange. Autrement dit, on n'était pas dans le cas d'avoir un plan n° 1 qui, s'il n'était pas adopté, serait remplacé par le plan n° 2, le plan n° 3 ou le plan n° 4, comme solutions de rechange.

Je voudrais que les deux représentants du Pacifique-Canadien et du National-Canadien disent si des solutions de rechange avaient été présentées à la Commission?

M. MACDOUGALL: Je crois que la décision fondamentale d'installer la gare Union à l'endroit actuellement proposé a été prise vers 1959. Je ne crois pas que ce soit en 1950. Il me semble qu'auparavant, si j'ai bien compris les explications du général Clark, il était question de déménager la gare beaucoup plus loin qu'on ne propose maintenant de le faire. Le projet a été remis à l'étude en 1959, alors qu'on a choisi l'emplacement qui est maintenant proposé. Naturellement, nous avions alors les locomotives diesel. A ma connaissance, il n'y a rien qui se rattache à la décision qu'on avait prise en 1950 en se fondant sur des considérations qui avaient changé dix ans plus tard.

Si nous avons bien compris, la question a été remise à l'étude un peu avant 1959 et une nouvelle décision a été prise cette année-là.

M. ROCK: Oui, il est possible que la décision ait été prise, mais je crois que la Commission même songeait à déplacer la gare en 1950. Je comprends qu'on ait pris la décision de la déplacer à cette époque, comme vous dites, et c'était peut-être à cause de la fumée, de la poussière et des autres ennuis que les trains causaient à cette époque.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, n'aimeriez-vous pas poser cette question à M. Macdonald, de la Commission de la capitale nationale?

M. ROCK: Non, car la Commission a plus ou moins répondu à ces questions dans le passé et je voudrais connaître le point de vue du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Je voudrais savoir si les chemins de fer ont soulevé des objections ou s'ils ont essayé de proposer des solutions de rechange à la Commission?

Monsieur le président, vous devez savoir que, même si la Commission avait un plan bien défini pour déplacer les gares, il est bien possible que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien aient eu des projets à proposer à la Commission ou des objections à soulever. Par exemple, pour quelle raison a-t-on décidé de choisir un emplacement situé plus près de la ville que l'emplacement d'abord choisi? On a commencé par vouloir reculer la gare jusqu'au chemin Walkley et maintenant on projette de l'établir près d'Alta Vista. On a donc fait un changement. Pour quelle raison l'a-t-on fait?

M. TARDIF: Je ne devrais pas répondre à cette question moi-même, mais j'étais membre de la commission d'urbanisme à l'époque et je sais qu'on voulait déplacer la gare surtout pour éliminer 70 passages à niveau.

M. PETERS: Cela n'explique pas pourquoi on l'a rapprochée.

M. TARDIF: Il n'était pas question de fumée ou de poussière, mais de passages à niveau.

M. MACDOUGALL: Le plan initial, je crois, était un plan d'urbanisme pour la capitale, Ottawa, et l'un des principaux objectifs était d'éliminer les multiples passages à niveau. On avait décidé en premier lieu de reculer la gare beaucoup plus loin, jusqu'au chemin Walkley, et après d'autres études et d'autres développements en 1959, on a décidé de rapprocher la gare. Tous les intéressés ont pesé tous les facteurs à l'époque. Toute l'affaire se résume ainsi.

M. ROCK: Pourriez-vous nous énumérer les raisons qui ont fait abandonner le chemin Walkley?

M. MACDOUGALL: Je crois que le général Clark les a expliquées en détail.

M. TARDIF: J'étais président de la commission de l'urbanisme à ce moment-là en 1959 et je suis en mesure de vous dire que, si on a choisi un emplacement plus rapproché, c'était parce qu'il était possible d'éliminer les 70 passages à niveau tout en ayant la gare plus proche de la ville. Il y avait aussi le fait que l'accès du centre de la ville par la route allait devenir beaucoup plus facile, car il allait être possible de construire une voie à quatre chaussées pénétrant jusqu'au cœur de la ville.

M. PETERS: Me permettez-vous une question supplémentaire? Pour quelle raison n'a-t-on pas trouvé moyen d'éliminer tous les passages à niveau?

Le PRÉSIDENT: Voyons, voyons! Allons-nous appeler M. Tardif à la barre aux témoins?

M. TARDIF: Je voudrais que vous le fassiez.

M. ROCK: Je suis satisfait des explications. Le général Clark a mentionné que cet emplacement était plus central. Il a mentionné que c'était là que devait passer le Chemin de la Reine et que le gros de la circulation passerait par l'artère principale, qui est le Chemin de la Reine. C'est une des principales raisons pour lesquelles on a rapproché la gare; c'était pour qu'elle fût plus

proche de l'artère principale et pour que l'accès en fût plus facile. Je suis donc satisfait de la réponse.

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

M. PETERS: Je n'ai qu'une seule autre question.

Les chemins de fer doivent avoir un plan quelconque; ils ont un plan d'abandon de voies ferrées et de différents services. Est-ce que ce projet de refouler les voies ferrées hors de la ville jusque dans la banlieue ou même plus loin est une idée des chemins de fer?

M. MACDOUGALL: Non. Je ne crois pas que, pour sa part, le National-Canadien ait un programme général de ce genre, mais chaque cas particulier est un cas d'espèce pour nous. Par exemple, Saskatoon est un endroit où nous avons déplacé notre gare.

Nous faisons beaucoup de changements de ce genre dans tout le pays. Nous nous efforçons d'intéresser l'industrie aux terrains que nous possédons dans le centre d'une ville afin de déplacer la gare. Nous avons déménagé la gare à quelque distance du centre de la ville de Saskatooon et l'on est à réaménager le centre de cette ville, un peu comme à Montréal et à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et à divers autres endroits. Nous sommes pour les plans d'urbanisme quand nous pouvons trouver de bons emplacements pour servir les voyageurs.

M. PETERS: Votre service de voyageurs est consolidé.

M. MACDOUGALL: Je ne comprends pas ce que vous entendez par consolidé.

M. PETERS: Vous n'avez pas besoin d'aussi grandes gares qu'auparavant.

M. MACDOUGALL: C'est vrai dans bien des cas.

M. PETERS: Pourriez-vous nous dire de mémoire combien vous avez obtenu de la Commisison de la capitale nationale pour consentir à ce plan?

M. MACDOUGALL: Je ne saurais vous le dire.

M. PETERS: Était-ce un gros montant?

M. MACDOUGALL: On est parti du principe que nous ne devions rien perdre. Ce principe a été respecté, mais beaucoup de considérations sont entrées en jeu et il serait difficile de citer un chiffre.

M. PETERS: Les 10 ou 12 voies qui traversent la ville occupent des terrains qui ont une grande valeur. Vous avez dû en obtenir un montant considérable. Le gouvernement canadien—pas nécessairement la ville d'Ottawa mais le gouvernement canadien—a dû payer cher pour faire l'acquisition de vos emprises.

M. MACDOUGALL: Nous avons reçu certains avantages et nous avons cédé certains de nos biens à la Commission de la capitale nationale. Nous avons été intégralement compensés. Je ne crois pas que nous ayons obtenus plus que ce qui nous était dû.

M. PETERS: Vous ne pouvez citer aucun chiffre?

M. MACDOUGALL: Non.

M. PETERS: Et vous, monsieur Spence?

M. SPENCE: Non.

M. PETERS: Pourquoi ne pouvez-vous citer aucun chiffre? Vous établissez une ligne entièrement nouvelle et vous savez combien elle vous coûte; vous savez combien la gare valait pour vous; vous connaissez la valeur des biens que vous aviez auparavant. Pourquoi le Comité n'apprendrait-il pas exactement de quels montants il s'agit? Cette transaction a dû être très intéressante.

M. MACDOUGALL: J'ai une observation à faire à ce sujet. Si vous étudiez l'entente et tout ce qu'elle comporte, avec des transferts de titres non seulement sur des terrains mais aussi sur des immeubles, vous vous rendrez compte qu'il

a fallu attribuer des valeurs à de vieilles installations et à des installations nouvelles. C'est plus compliqué qu'un simple calcul permettant d'arriver à des plus ou à des moins.

M. PETERS: Je ne prétends pas que ce soit simple, mais connaissant les chemins de fer et leurs machines à calculer, je sais qu'ils tiennent à s'assurer qu'ils n'ont rien perdu en fin de compte.

M. MACDOUGALL: C'est là l'explication.

M. PETERS: C'est l'explication, mais ce n'est pas une réponse.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons peut-être le demander au général Clark quand nous l'appellerons.

M. ROCK: Je voudrais faire une petite observation.

Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, comme M. Macdougall l'a dit, n'ont habituellement pas de plan général pour les changements projetés, mais je dois dire qu'ils collaborent avec toute municipalité qui projette un changement. Dans la ville de Lachine, par exemple, quand on a effectué des déplacements pour un triage, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont parfaitement collaboré avec les autorités locales et je crois qu'ils font de même ici dans la ville d'Ottawa.

M. REGAN: Au risque de nous répéter, monsieur Macdougall, afin que tout le Comité soit bien fixé là-dessus pendant que nous en parlons, est-ce qu'il y a eu des consultations entre les chemins de fer et la Commission de la capitale nationale avant que le choix de l'emplacement de la gare n'ait été décidé? Ai-je raison de le présumer?

M. MACDOUGALL: Oui.

M. REGAN: Je présume aussi qu'en faisant ce choix vous avez tenu compte de la facilité d'accès pour la grande majorité de la population dans la région d'Ottawa et du fait que le Chemin de la Reine passait tout près de cet endroit?

M. MACDOUGALL: J'en suis certain.

M. REGAN: Je présume aussi que votre chemin de fer possède une expérience considérable en matière d'accessibilité et qu'il a su choisir les endroits les mieux accessibles dans d'autres villes. Est-ce exact?

M. MACDOUGALL: Oui, nous avons étudié le même problème à d'autres endroits.

M. REGAN: D'après votre expérience, ai-je raison de conclure que le nouvel emplacement choisi pour la gare est de beaucoup préférable à l'emplacement actuel s'il s'agit de permettre à la grande masse de la population d'accéder facilement à la gare?

M. MACDOUGALL: Si vous tenez compte du temps et des compensations à la gare, je crois que cela est fort juste. Il devrait être plus facile de se rendre à la gare ou d'en revenir et plus facile aussi d'y circuler une fois rendu. Elle ne sera pas aussi exiguë; il y aura plus d'espace pour manœuvrer et il sera plus facile de s'y rendre ou d'en revenir.

M. REGAN: Autrement dit, en ayant la gare au cœur du quartier des affaires comme à l'heure actuelle, sans porter attention à la façon dont la ville a grandi et continuera probablement de grandir, c'est comme avoir une gare à Londres le long du palais Buckingham?

M. MACDOUGALL: Le centre de la ville n'est pas nécessairement l'endroit le plus commode où une gare peut être située.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, on nous a permis de faire un tour à Saskatoon et à Lachine; j'espère que vous me permettrez de passer par Québec également. Mais avant, j'aimerais demander à monsieur Macdougall s'il a

l'intention d'établir un service de transport comme il en existe aux aérogares pour transporter les passagers de la gare au centre de la ville à un prix raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Où?

M. BEAULÉ: A la nouvelle gare ici à Ottawa.

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas que notre chemin de fer ait l'habitude de transporter gratuitement les voyageurs depuis la gare jusqu'à certain endroit en particulier.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je n'ai pas parlé de transport gratuit. J'ai demandé d'établir un système de transport de la gare au centre de la ville, comme il existe dans les aérogares, à un prix minimum.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, il y a d'autres députés qui ont demandé la même question. Je les ai référés à l'article 10 que nous aborderons tantôt.

M. BEAULÉ: Je n'ai pas fini monsieur le président, j'en ai d'autres questions. Le représentant de Pacifique Canadien a parlé tantôt d'un terrain de stationnement pour les passagers. Est-ce que ce terrain de stationnement va être dirigé par l'industrie privée ou s'il va appartenir à la compagnie?

Le PRÉSIDENT: Cela aussi monsieur Beaulé vient à l'article 10: tous les pouvoirs de la compagnie.

M. BEAULÉ: Une autre question monsieur...
Tantôt il était question d'aménager cette gare en vue de passages à niveau etc.... Est-ce que vous avez d'autres projets? Par exemple, vous avez parlé de la ville de Québec pour éliminer les mêmes passages à niveau. Est-ce qu'il y a d'autres projets de construire une gare à l'extérieur de la ville. Le problème y est aussi grave qu'ici à Ottawa?

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: Monsieur Beaulé, j'ai parlé de Saskatoon parce que le nom de cette ville m'est venu spontanément à l'esprit. Il peut y en avoir d'autres, mais cela dépend toujours, naturellement, des dispositions prises par le chemin de fer et les municipalités et aussi de l'intérêt porté par le public aux terrains que nous pouvons posséder au centre d'une ville et qui peuvent être mis en valeur.

A beaucoup d'endroits, nous invitons les gens à participer aux programmes de réaménagement, mais il faut naturellement que les changements proposés nous laissent en mesure de servir le public.

Je ne sais donc pas où la même chose se fera à l'avenir, mais nous avons pour ligne de conduite de faire toutes les améliorations possibles dans les régions urbaines.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'ai une autre question. On a parlé beaucoup de rail, de transport, etc., mais ici je pense aux employés. Est-ce qu'il y aurait une mise à pied assez considérable par suite de l'aménagement de cette gare à l'extérieur de la ville?

Le PRÉSIDENT: Cette question a été discutée, monsieur Beaulé, à l'autre assemblée.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, vu que je n'étais pas présent aux autres assemblées, j'étais délégué à l'étranger, je crois que j'ai le droit d'obtenir la réponse d'un des témoins.

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: C'est une question qui a déjà été soulevée. En ce qui concerne les employés, j'ai expliqué que nous procédions comme ailleurs et

que nous traitions avec les représentants autorisés des employés en vue de régler les détails de l'établissement d'une nouvelle organisation quand nous en serons là.

Nous avons déjà eu des réunions avec les syndicats des employés dans la région d'Ottawa. Nous leur avons fait part de nos projets et de ce que nous savons, mais il nous a bien fallu leur dire que nous n'en étions encore qu'au stade de la constitution d'une nouvelle compagnie. Elle n'a pas encore été constituée; nous n'avons pas encore eu le temps de discuter en détail avec eux la question de savoir qui va travailler dans le nouveau terminus et quel personnel il y aura là au juste. Cela se fera au cours des deux ou trois prochaines années.

Nous avons officiellement entamé des pourparlers avec les employés et il faudra aussi que le Canadien National et le Pacique Canadien se concertent sur la façon dont va fonctionner le nouvel organisme. Mais on me permettra de dire que tout a été fort bien accueilli jusqu'ici. Les syndicats des employés sont très satisfaits de la façon dont les choses ont marché jusqu'ici.

(*Texte*)

M. BEAULNE: Monsieur le président, j'aimerais bien ici que vous ayez le point de vue des employés et non pas seulement celui des chefs de syndicats. C'est bien les griefs des employés que vous auriez à ce moment-là et non pas seulement les idées des chefs de syndicats.

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: Naturellement, c'est aux employés que nous nous intéressons, mais depuis nombre d'années, quand il s'agit des employés ou de leurs intérêts, nous traitons avec leurs représentants autorisés, qui sont élus par eux et chargés de négocier avec nous en leur nom.

Nous traitons avec eux et nous croyons qu'en général cette méthode est excellente pour les deux côtés.

M. MACKASEY: Monsieur le président, M. Regan a déjà posé d'excellentes questions aux représentants du National-Canadien. Il les a interrogés au sujet des agglomérations. Je crois que vous avez hésité à ce moment-là et M. Regan a eu l'obligeance de commencer à parler du Chemin de la Reine pour changer de sujet.

Le nouvel emplacement est-il vraiment au centre de la zone la plus peuplée à l'heure actuelle?

M. MACDOUGALL: Je crois que l'explication que j'ai fournie à M. Barnett tantôt portait sur ce point. Les études faites en 1960 ont révélé que, parmi les gens descendant de nos trains au centre de la ville, environ 28 p. 100 se rendaient à pied à leur destination.

Je présume donc que ces gens se rendaient là où ils voulaient aller. La plupart d'entre eux se rendaient au ministère des Travaux publics. Depuis 1960, ce ministère a quitté ce quartier de même que le ministère des Postes, Radio-Canada et le ministère de la Santé et du Bien-être. L'Agriculture se prépare aussi à partir.

En considérant l'ensemble du tableau, nous croyons donc que la proportion de nos passagers du rail arrivant à la gare Union qui en partent à pied est maintenant beaucoup plus basse que 28 p. 100.

M. MACKASEY: De quelle distance la nouvelle gare se trouvera-t-elle rapprochée du ministère des Travaux publics, par exemple?

M. MACDOUGALL: Il y en a d'autres qui le savent mieux que moi. Elle sera beaucoup plus proche.

M. MACKASEY: Vous avez parlé du temps et des commodités. Par économie de temps, vous voulez dire qu'il est plus facile de circuler sur les nouvelles routes?

M. MACDOUGALL: Oui.

M. MACKASEY: Les nouvelles artères apporteront une amélioration, n'est-ce pas?

M. MACDOUGALL: Des expériences ont permis d'établir que quiconque emprunte le Chemin de la Reine en partant d'un point donné dans la région d'Ottawa, ou pour s'y rendre, circulera plus vite que ne le permettent actuellement les rues conduisant à la gare Union.

M. MACKASEY: Espérez-vous que les gens se rendront à la gare dans leur propre automobile, la laisseront là, prendront le train et remonteront dans leur automobile au retour?

M. MACDOUGALL: C'est ce qui se passe ailleurs s'il y a possibilité de stationner et il est commode de pouvoir le faire, oui.

M. MACKASEY: N'est-ce pas ce qui se pratique aux aérogares?

M. MACDOUGALL: Oui, aux aérogares et aux gares de chemin de fer.

M. MACKASEY: N'est-il pas vrai que le chemin de fer est plus commode dans la plupart des cas, car les chemins de fer pénètrent jusqu'au cœur de la ville, ce que leur publicité fait valoir non seulement à Ottawa mais ailleurs? Un de vos arguments de réclame c'est que le chemin de fer vous conduit en ville tandis que l'avion ne le fait pas.

M. MACDOUGALL: Oui.

M. MACKASEY: Alors, ne vous trouvez-vous pas à détruire cet argument?

M. MACDOUGALL: Nous ne le croyons pas. Nous croyons que le centre de gravité s'est déplacée et continue de se déplacer de telle façon qu'il n'en sera pas ainsi. Nous pensons que le nouvel emplacement nous placera à peu près en plein centre.

M. MACKASEY: Vous croyez que vous serez encore au centre?

M. MACDOUGALL: Oui.

M. MACKASEY: La plupart des membres du Parlement, chose étrange, prennent un taxi pour se rendre sur la colline du Parlement.

M. COWAN: Je voudrais commenter le témoignage de M. Macdougall. Je suis né à Ottawa et je prétends connaître un peu la ville. Mais vous, messieurs, vous persistez à parler du centre de gravité et à dire que le centre d'Ottawa se déplace simplement parce que Radio-Canada et le ministère des Postes sont allés s'établir dans la banlieue.

Le général Clark n'a-t-il pas songé à la grande expansion de Hull et du district de la Gatineau? J'ai vu Hull doubler plusieurs fois au cours des années. Je me souviens de l'inauguration de la gare Union et du Château Laurier. On disait alors qu'ils étaient au centre de l'agglomération d'Ottawa.

N'oublions pas que la ville d'Ottawa n'est pas seule ici. Je suis descendu d'un train à Ottawa et je me suis rendu à Hull pour traiter des affaires avec la *Woods Manufacturing Company*, et avec l'Imprimeur de la Reine, ou à Gatineau pour traiter avec l'*International Pulp and Paper Company*. Je n'aurais peut-être pas dû le faire. J'aurais peut-être dû me rendre à Confederation Heights et visiter le nouvel immeuble du ministère des Postes, qui est considéré comme étant au centre de l'agglomération d'Ottawa.

M. MACDOUGALL: Vous devez connaître mieux que moi la configuration générale de la ville d'Ottawa et de quel réseau routier elle sera pourvue par la construction non seulement du Chemin de la Reine mais aussi d'autres artères. Nous croyons qu'aux points de vue temps et facilité d'accès le nouvel emplacement de la gare ne sera pas désavantageux pour toute la région d'Ottawa. A cause de l'espace de stationnement qu'il y aura là non seulement

pour les voitures privées mais aussi pour les transports publics et autres, nous croyons que le réseau routier prévu sera fort commode pour toute la région.

M. CARON: Combien coûtera une course en taxi depuis la nouvelle gare jusqu'au boulevard Gamelin à Hull, soit à cinq milles du nouvel emplacement?

M. MACDOUGALL: Je ne saurais le dire.

M. CARON: Je crois que ce sera aux environs de $5 et c'est le prix que devront payer les citoyens de Hull, car personne ne s'occupe de la ville de Hull, pas plus la Commission de la capitale nationale que les chemins de fer ou d'autres. On ne s'occupe que de la ville d'Ottawa et on néglige le reste. C'est ce que je n'aime pas.

Les articles 2, 3 et 4 sont approuvés.

(*Texte*)

M. CARON: Le capital social, c'est le gouvernement qui le paie, le capital social de 30 millions de dollars?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser votre question au témoin?

M. CARON: A qui?

Le PRÉSIDENT: Au témoin.

M. CARON: Je croyais l'avoir fait.

Le PRÉSIDENT: Je veux dire à M. Macdougall.

M. CARON: Le montant mentionné ici comme étant versé par le gouvernement est 30 millions de dollars.

M. MACDOUGALL: Non. Ce montant de 30 millions de dollars représente en général la valeur des biens transportés à l'*Ottawa Terminal Railway Company* par le Pacifique Canadien, ou le Canadien National, ou la Commission de la capitale nationale au nom du Canadien National ou du Pacifique Canadien. Le gouvernement canadien ne fournit pas d'argent. On est arrivé à ce montant en calculant la valeur au compte capital des biens qui seront placés entre les mains de l'*Ottawa Terminal Railway Company*.

M. CARON: C'est le montant qui sera donné par les chemins de fer nationaux?

M. MACDOUGALL: Exactement.

M. CARON: Est-ce que ce ne sera pas 30 millions de dollars?

M. MACDOUGALL: Il faudra que je vérifie. Je n'ai pas ce chiffre sous la main. Je crains que je n'ai pas la décomposition de ce montant.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je crois que c'est important. Il doit certainement y avoir des chiffres ici. C'est la chose la plus importante dans le bill.

Le PRÉSIDENT: Oui.

(*Traduction*)

Naturellement, le général Clark devrait avoir ces chiffres. Je crois que c'est très important. Je parle de la ventilation du montant de 30 millions de dollars.

Le lt-général S. F. CLARK (*président de la Commission de la capitale nationale*): Nous ne pouvons pas produire ce chiffre.

M. PETERS: Je propose d'ajourner jusqu'à ce que nous l'ayons.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Si l'on n'a pas les chiffres, monsieur le président, on ne peut pas adopter le bill. C'est impossible.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Général Clark.

M. CLARK: Monsieur le président, j'ai le montant du capital social établi pour cette compagnie par les chemins de fer eux-mêmes, d'après leurs propres chiffres, non ceux de la Commission. Voici de quelle façon ils ont capitalisé les biens, c'est-à-dire quelles valeurs ils leur ont attribuées. Si vous le voulez bien, un membre du personnel vous donnera la valeur des terrains que la Commission a cédés aux chemins de fer et celle des terrains que les chemins de fer ont cédés à la Commission.

M. HAHN: Au sujet du rappel au Règlement, il me semble que les aspects financiers de la transaction conclue avec les chemins de fer devraient nous être donnés afin que nous ayons une idée approximative de la valeur des biens transférés à chaque réseau et confiés à cette nouvelle compagnie en plus de ce dont chacun des réseaux a fait l'acquisition en fait de terrains pour les remettre à la Commission de la capitale nationale. On devrait nous révéler les deux côtés de la transaction pour que nous ayons une idée de la valeur de l'apport de chacun des trois associés.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison. Je sais que c'est ce que le Comité désire et je suis certain que ces chiffres nous seront fournis.

M. CLARK: M. Macdonald, du personnel de la Commission de la capitale nationale, peut vous fournir les chiffres du transfert à son propre point de vue ou à celui de la Commission de la capitale nationale.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. ROCK: Je pense que vous payez une proportion beaucoup plus forte du coût que ne l'exige la convention, dont le texte est annexé au bill. J'ai l'impression que la Commission défraie à elle seule les transferts et tout le reste. Quand vous nous donnerez les chiffres, je crois que vous devrez nous donner le montant que la Commission de la capitale nationale va payer.

Le PRÉSIDENT: Posez votre question à M. Macdonald quand il témoignera.

M. ROCK: Non, je préfère la poser au président de la Commission de la capitale nationale.

M. HAHN: Comment pouvons-nous mettre des chiffres en question avant de les avoir?

Le PRÉSIDENT: Attendons que M. Macdonald ait donné ses chiffres.

M. OLSON: Nous voulons connaître le coût total de ce transfert, pour le gouvernement fédéral, pour la Commission de la capitale nationale, pour le National-Canadien, pour toute autre branche du gouvernement fédéral ou même pour le Pacifique-Canadien. En examinant l'ensemble de ce transfert, nous voulons connaître le montant de chacun des apports fournis, de façon à savoir combien il nous en coûtera.

Le PRÉSIDENT: Vous ne le saurez pas sans commencer au moins par la Commission de la capitale nationale. Laissez la Commission fournir ses chiffres et partez de là. Personne ne restreint les questions à l'heure actuelle.

M. OLSON: Je veux qu'il soit bien entendu que nous voulons connaître le total des contributions.

M. ROCK: Je vous remercie d'être venu à mon aide, car quelqu'un m'a dit que je m'écartais du Règlement alors que je croyais être fidèle au Règlement.

M. PETERS: Ces chiffres sont-ils disponibles sous la forme mentionnée par M. Clark?

M. CLARK: M. Macdonald pourra vous dire quel montant la mise en œuvre du projet de déplacement coûtera à la Commission de la capitale nationale et aussi la valeur des biens que la Commission reçoit des chemins de fer.

Autant que je sache, la Commission de la capitale nationale paie tout ce que coûte au gouvernement fédéral le déplacement des voies ferrées. Il y a peut-être une ou deux exceptions, comme dans le cas d'un passage à niveau dont la suppression aurait été ordonnée par la Commission des transports et dont cet organisme paie lui-même une certaine proportion à même le fonds de suppression des passages à niveau quand un des deux réseaux procède à un étagement de voies. Mais je crois que les chiffres qu'on va vous donner fourniront une réponse fort complète à la question qui a été posée.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, vu qu'on a un représentant du Pacifique-Canadien ici, quelle est approximativement la somme que le Pacifique-Canadien a l'intention d'investir en biens meubles ou immeubles, par rapport...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, nous allons procéder d'abord à la Commission de la capitale nationale qui va nous donner des chiffres.

M. BEAULÉ: Oui, mais en attendant qu'on aie le...

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons ici. M. Macdonald est ici comme témoin.

(*Traduction*)

M. D. L. MACDONALD (*Commission de la capitale nationale*): Monsieur le président, les chiffres que j'ai sous les yeux et que je vais vous livrer sont assez complexes. Avec la permission du Comité, je voudrais commencer par donner d'abord le montant que la réalisation du projet coûtera en tout à la Commission de la capitale nationale, puis les chiffres indiquant la valeur marchande des terrains et non pas la valeur utilisée. Ensuite, nous avons les montants des contributions de la Commission de la capitale nationale, du Pacifique-Canadien, du National-Canadien et l'affectation de ces montants. Sont-ce là les renseignements que vous désirez?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACDONALD: Les travaux de construction coûteront un total de $22,425,000 à la Commission de la capitale nationale.

Le PRÉSIDENT: La construction de quoi? Voulez-vous préciser?

M. MACDONALD: C'est pour la construction des ouvrages suivants: la subdivision de Prescott et les changements de niveau, $3,900,000; la nouvelle gare avec ses bâtisses connexes, $6,500,000; le triage du chemin Walkley, $4,200,000; la gare à marchandises du pont de Hurdman, $2,000,000; les moyens de communication nécessaires pour exploiter ces installations, et les télécommunications $1,500,000; les raccordements de voies, $800,000; les dispositifs de signalisation, $3,000,000 et les divers sauts-de-mouton requis dans la zone du pont de Hurdman, $425,000. En outre, il y a des paiements à faire: au National-Canadien pour la gare Union, $2,900,000; les droits de circulation sur les voies de la subdivision de Beechburg, $950,000; et les terrains situés entre la rivière Rideau et la rue Rideau, soit environ 78 acres, y compris certains lots loués à la Couronne, $1,600,000.

M. CARON: Cela est-il compris dans les 30 millions de dollars?

Le PRÉSIDENT: C'est compris dans les 22 millions de dollars.

M. MACDONALD: Cela fait un grand total de $27,875,000.

M. CARON: Le dernier montant que vous nous avez donné était $22,425,000.

M. MACDONALD: Oui.

M. CARON: Et c'est 27 millions de dollars de plus?

M. MACDONALD: Je regrette de ne pas m'être exprimé clairement. Le montant de $22,425,000 comprend le coût des ouvrages que je vous ai énumérés: la subdivision de Prescott, la gare, le triage de Walkley, la gare à marchandises, les télécommunications, les raccordements de voies, les dispositif de signalisation et les sauts-de-mouton au pont de Hurdman.

Ces paiements au National-Canadien font la différence et portent le total à $27,875,000. Voici quelle est la valeur des terrains à acquérir du National-Canadien et du Pacifique-Canadien suivant leur valeur marchande: emprises ferroviaires reçues du Pacifique-Canadien et formant un total de 155 acres, $7,260,000. Il s'agit de l'emprise s'étendant depuis Bell's Corners jusqu'à la plaine Le Breton, c'est-à-dire la bande de terre occupée par la voie qui longe la rivière Outaouais. Ensuite, il y a la voie ferrée de la rue Sussex depuis la rue Bank et comprenant les terrains situés en face du Conseil national des recherches, soit 44 acres, et d'autres terrains depuis la rivière Rideau jusqu'à l'avenue Mann. C'est la voie d'accès à la gare actuelle. Il y a aussi l'emprise depuis la gare actuelle jusqu'au ruisseau Brewery à Hull, de l'autre côté du pont, et jusqu'à la gare de Hull. Ces terrains forment un total de $7,260,000 et leur valeur marchande a fait l'objet d'une évaluation fort modérée.

Les emprises ferroviaires que nous recevons du National-Canadien dans cette transaction forment un total de 217.49 acres, soit 100 acres provenant de l'ancienne voie traversant la ville et déjà bâties et le Chemin de la Reine, plus une étendue de terrain pour le pont de Pretoria, 27.76 acres depuis l'avenue Mann jusqu'à la rue Rideau. Ce sont là des terrains extrêmement chers. Pour former ce total, on les a évalués à $6 le pied carré. Les terrains adjacents dans cette zone se vendent jusqu'à $40 le pied carré, et la valeur que notre conseiller économique a attribuée à ces terrains est de $15 le pied carré. Il y a 46 acres provenant du National-Canadien depuis l'avenue Mann jusqu'à la rivière Rideau, et 24 acres de plus à l'est de la rivière Rideau. Les terrains provenant du National Canadien sont évalués à $18,656,000. Je rappelle que j'ai mentionné un paiement de $1,600,000 au National-Canadien, paiement qui a servi à payer au National-Canadien une partie de ses terrains dans le voisinage immédiat de la gare.

M. ROCK: Je ne saisis pas bien. Vous dites que vous avez des terrains évalués à 18 millions de dollars et que vous n'en payez qu'un million?

M. MACDONALD: Nous payons au National-Canadien $1,600,000 pour des terrains que nous évaluons à $18,656,000. J'ai mentionné que la Commission de la capitale nationale payait $22,425,000 comme étant sa part du coût de l'établissement du nouvel ensemble ferroviaire, ce qui comble la différence que vous venez de mentionner.

M. OLSON: Quelle est la valeur des terrains que la Commission fournit pour les nouvelles voies ferrées et la nouvelle gare?

M. MACDONALD: Si vous me permettez d'en finir avec ces chiffres, je reviendrai ensuite à cette question.

Il y a des terrains en plus de ceux que j'ai mentionnés et que la Commission reçoit aussi en vertu de cette transaction. Dans la plaine LeBreton, où se trouve le triage du Pacifique-Canadien à Ottawa-Ouest, il y a 60 acres que nous évaluons aux environs de 6 millions de dollars. Dans la plaine LeBreton, il y a 11 acres que nous recevons du National-Canadien et que nous évaluons à $1,120,000 et le triangle Boteler au triage de la rue Sussex, 40 acres, est évalué à $1,120,000. Cela fait des acquistions foncières dont la valeur marchande globale est de $34,136,000.

Une VOIX: Je crois que ces chiffres ne seraient pas aussi complexes si vous parliez plus clairement. Vous nous avez dit qu'il y avait 155 acres de terrains divers. Les terrains dont vous faites l'acquisition dans la région d'Ottawa s'y

trouvent-ils tous compris? Vous avez dit que le Pacifique-Canadien avait 155 acres évaluées à $7,260,000.

M. MACDONALD: Le total que j'ai mentionné pour le Pacifique-Canadien comprend l'emprise que j'ai dite, plus les terrains de la plaine LeBreton, soit 60 acres, et les terrains de la rue Boteler dans le triage de la rue Sussex, soit 14 acres.

M. COWAN: Vous venez de dire «plus» et j'y suis maintenant.

M. PETERS: Cela s'ajoute-t-il au coût, c'est-à-dire à la somme de $7,000,000?

M. MACDONALD: Oui.

M. PETERS: Quel est le total pour le Pacifique-Canadien?

M. CARON: Est-ce que c'est là le total du National-Canadien?

M. MACDONALD: Le total pour le Pacifique-Canadien est de $7,260,000 pour l'emprise, plus $6,000,000 pour la plaine LeBreton, plus $1,120,000 pour le triage de la rue Sussex.

(Texte)

M. CARON: Monsieur le président, je proposerais que ces chiffres-là soient polycopiés pour la prochaine réunion de jeudi matin. Vraiment, les explications sont si peu claires qu'on ne peut pas saisir la totalité du grand projet. Avec les chiffres polycopiés, nous pourrions avoir tous les détails et les étudier avant l'assemblée.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je serai d'accord avec mon ami monsieur Caron, qu'on fasse une proposition et qu'on vote là-dessus.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Je voudrais savoir si le Comité désire que ces chiffres soient polycopiés et distribués au Comité avant la prochaine séance jeudi?

M. PETERS: Je crois aussi que le Comité devrait avoir l'aide d'un comptable qui nous les expliquera. C'est un très gros montant d'argent qui se trouve transféré, et je crois que nous sommes tenus de nous assurer que ces chiffres sont honnêtes. Je propose que le Comité retienne les services d'un comptable. Je ne suis certainement pas en mesure même de commenter ces chiffres. Je crois que je n'ai même pas les totaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous soyons autorisés à le faire en ce moment, mais de toute façon je crois que nous devrions avoir ces chiffres sous les yeux jeudi pour voir si nous aurons besoin d'aide. Tenons-nous en à cela.

M. PETERS: Personnellement, je patauge déjà.

M. CARON: N'avons-nous pas le pouvoir d'engager un comptable?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. CARON: Nous avons le pouvoir d'assigner des témoins. Pouvons-nous assigner un comptable comme témoin?

M. ROCK: Je ne crois pas qu'un comptable puisse nous aider. Un comptable ne pourrait faire plus que vérifier ces chiffres.

M. CARON: Nous voulons savoir ce qu'ils sont. Nous voulons les comprendre.

Le PRÉSIDENT: Attendons d'avoir les chiffres et le sous-comité directeur pourra prendre une décision.

Allons-nous permettre à ce monsieur d'en finir avec son exposé? Les chiffres qu'il donne ne sont pas si mauvais.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'aurais une question à poser à M. Macdonald. J'observe le Règlement, monsieur le président. C'est seulement une question sur les terrains qu'il nous a mentionnés. Le chiffre...

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas fini de faire son rapport.

M. BEAULÉ: Oui, mais sur le terrain du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; je veux savoir s'il y a des bâtisses qui ont été transférées à la Commission de la capitale nationale. Possédez-vous des chiffres quant au coût de la gare?

(Traduction)

Monsieur...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonald, vous avez mentionné des terrains; ces chiffres comprennent-ils les bâtisses qu'il y a sur les terrains?

M. MACDONALD: En général, les terrains mentionnés ne comprennent pas de bâtisses, sauf la gare Union et ses bâtisses.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Beaulé. Monsieur Macdonald, avez-vous fini de lire vos chiffres?

M. MACDONALD: Monsieur le président, si le Comité désire connaître les montants des contributions de la Commission de la capitale nationale, du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, je les ai sous les yeux. Ils sont assez complexes.

M. COWAN: Je voudrais savoir quelle était la valeur des terrains du Pacifique-Canadien et des terrains du National-Canadien avant que la Commission de la capitale nationale ait été créée. Nous voulons voir si le National-Canadien est traité avec justice. L'article 15 dit que les deux réseaux ont des intérêts dans la compagnie. Je voudrais savoir s'ils ont contribué chacun pour moitié avant d'avoir des intérêts dans cette compagnie.

M. OLSON: Quelle est la valeur des terrains que la Commission de la capitale nationale fournit pour le nouveau complexe?

Le PRÉSIDENT: C'est aussi ce que j'attends de connaître.

(Texte)

M. BEAULÉ: Deux questions ont été posées. M. Cowan a posé une question et il n'a pas eu de réponse. M. Olson a posé une question et il n'a pas eu de réponse. Alors est-ce qu'il répond à M. Cowan ou à M. Olson?

Le PRÉSIDENT: M. Caron a eu sa réponse.

M. BEAULÉ: M. Cowan n'a pas eu sa réponse.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous eu votre réponse, monsieur Cowan?

M. COWAN: Disons, monsieur le président, que je ne m'attendais pas à une réponse.

M. TARDIF: Alors, vous n'êtes pas désappointé.

Le PRÉSIDENT: J'ai proposé au Comité de laisser M. Macdonald finir d'exposer ses chiffres. Nous pourrons ensuite lui poser des questions.

M. PETERS: J'aimerais que ces chiffres nous soient donnés avant notre prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: C'est déjà convenu.

M. MACDONALD: Voulez-vous que je vous présente le principal exposé?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACDONALD: Voici quelle est la valeur des biens transférés en vertu de l'entente conclue entre la Commission de la capitale nationale, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien:

Le National-Canadien à l'*Ottawa Terminal Railway*: terrains, $900,000; bâtisses et installations, $2,000,000; total, $2,900,000.

Le Pacifique-Canadien à l'*Ottawa Terminal Railway*: terrains, $900,000; bâtisses et installations, $1,500,000; total, $2,400,000.

La Commission à l'*Ottawa Terminal Railway*: terrains, $1,600,000; bâtisses et installations, $18,200,000; total, $19,800,000.

Biens que le Pacifique-Canadien, le National-Canadien et la Commission doivent transférer à l'*Ottawa Terminal Railway*: terrains, $3,400,000; bâtisses et installations, $21,700,000; total, $25,100,000.

Le National-Canadien à la Commission: terrains, $3,700,000; bâtisses et installations, $8,200,000; total, $11,900,000.

Le Pacifique-Canadien à la Commission: terrains, $3,400,000; bâtisses et installations, $7,700,000; total, $11,100,000.

La Commission au National-Canadien: terrains, $1,900,000; bâtisses et installations, $4,400,000; total, $6,300,000.

La Commission au Pacifique-Canadien: terrains, $300,000; bâtisses et installations, $2,400,000; total, $2,700,000.

Sommaire: le National-Canadien reçoit $18,850,000 et donne $14,800,000; le Pacifique-Canadien reçoit $15,250,000 et donne $13,500,000; la Commission reçoit $23,000,000 et donne $28,800,000.

M. CARON: Quels sont les chiffres du Pacifique-Canadien?

M. MACDONALD: Le Pacifique-Canadien reçoit $15,250,000 et donne $13,500,000.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonald, pensez-vous que vous pourriez faire parvenir des copies de cet exposé aux membres du Comité demain afin que nous puissions en discuter d'une façon plus intelligente jeudi?

M. MACDONALD: Les copies seront prêtes.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, messieurs, nous devrions probablement laisser en suspens les articles 3 et 4.

M. COWAN: J'ai une question à poser sur l'article 4. Est-ce que j'ai bien entendu M. Spence et M. Macdougall dire que la Commission allait aussi détenir des actions de la compagnie? L'un d'eux a mentionné cette question.

Le PRÉSIDENT: Nous allons demander à M. Macdougall de s'avancer.

Messieurs, désirez-vous laisser l'article 4 en suspens?

M. COWAN: Je voudrais obtenir une réponse à cette question parce que les mots que j'ai entendus m'ont surpris. L'article 15 dit que les deux réseaux ne possèdent que la moitié des actions.

M. MACDOUGALL: Les deux réseaux posséderont chacun la moitié des actions.

M. COWAN: Alors, la Commission de la capitale nationale n'en possédera pas.

M. MACDOUGALL: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: L'article 4 est laissé en suspens.

L'article 5 est aprouvé.

A l'article 6: *Assemblées générales.*

M. COWAN: Je ne suis pas avocat comme vous, monsieur le président. Pourriez-vous me dire pourquoi on a mis les mots suivants: «Les assemblées générales des actionnaires, annuelles ou extraordinaires, se tiennent en tout lieu au Canada, y compris le siège social de la compagnie, désigné par une résolution»? Il me semble que le siège social d'une compagnie doit nécessairement être au Canada.

M. MACDOUGALL: Je crois qu'il s'agit simplement là d'une expression courante employée par les rédacteurs. Cela veut dire qu'on peut tenir une assemblée n'importe où au Canada, y compris le siège social de la compagnie, qui est le lieu ordinaire des assemblées; mais on peut en tenir ailleurs. On aurait pu écrire qu'ils tiendront les assemblées au siège social de la compagnie, mais qu'ils pourront aussi les tenir ailleurs au Canada, ou «en tout lieu au Canada».

Ce n'est qu'une formule employée dans les bills de ce genre. Je vous accorde qu'il serait peut-être possible de le dire plus simplement.

M. COWAN: Ce n'est pas nécessaire, mais cette tournure est plus compliquée.

M. PETERS: Est-ce que l'article 6 signifie que la possibilité d'un autre déménagement à l'avenir n'est pas prévue?

Le PRÉSIDENT: L'article 6 ne concerne en rien l'emplacement.

L'article 6 est approuvé.

A l'article 7: *Nombre d'administrateurs.*

M. MACEVAN: M. Macdougall sait-il si les administrateurs de cette nouvelle compagnie seront choisis parmi les administrateurs actuels du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ou bien s'ils seront des agents délégués par les compagnies?

M. MACDOUGALL: Si une décision de principe a été prise à ce sujet, je ne suis pas au courant, mais le bill a pour objet de constituer la compagnie et de lui donner des pouvoirs. Comme vous le voyez à l'article 7, les administrateurs peuvent être des agents au service de l'*Ottawa Terminal Railway Company,* ou d'autres personnes. Il est prévu que les dirigeants de la *Terminal Company* pourront être membres du conseil d'administration si les actionnaires en décident ainsi.

M. MACEWAN: Il n'y a rien de réglé?

M. SPENCE: La coutume veut que les compagnies délèguent de leurs propres dirigeants comme administrateurs d'une filiale.

M. PETERS: Est-il stipulé que cette compagnie devra faire rapport au Parlement?

M. MACDOUGALL: Pas explicitement. Le National-Canadien fait rapport au Parlement sur tous les intérêts du National-Canadien.

M. PETERS: Cela n'exclut-il pas sa participation dans la nouvelle compagnie?

M. MACDOUGALL: Le National-Canadien possédera la moitié de l'*Ottawa Terminal Railway Company* et il sera loisible au Parlement, par l'entremise du National-Canadien, de s'enquérir de toute question relative au terminus.

M. TARDIF: En regardant une moitié on voit automatiquement l'autre moitié.

M. CARON: Pas nécessairement.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, à l'article 7, est-ce qu'il sera tenu compte d'un représentant d'expression française à l'administration?

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'article 7 est approuvé?

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Ma question est restée sans réponse. J'ai demandé s'il y aurait un Canadien d'expression française au bureau de l'administration.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Macdougall?

M. MACDOUGALL: Non, je ne peux pas vous répondre, monsieur Beaulé, et pour la bonne raison que nous commençons à peine de former la compagnie.

Nous n'en sommes pas rendus à l'organisation détaillée du fonctionnement interne de la compagnie, y compris les questions relatives aux employés et à la direction. Nous n'en sommes pas encore là. Je ne saurais vous donner le nom d'un seul homme choisi et je ne saurais donc vous dire s'il est anglais, français ou ukrainien.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Quand serez-vous en mesure de le faire?

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: Je présume que nous le saurons quand la compagnie sera organisée et que les nominations auront été faites.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Est-ce qu'il ne sera pas trop tard à ce moment-là pour poser des questions?

(*Traduction*)

M. MACKASEY: Monsieur le président, il me répugne d'entendre inférer qu'il nous faut protéger les Canadiens français dans cette loi. Je crois que notre société et un organisme aussi proche du gouvernement comprennent fort bien qu'il faudra inclure de telles compétences canadiennes et il pourrait arriver que tous les membres soient canadiens-français. Il ne faut pas que nous ayons à protéger des gens au moyen de la loi. Je pense que les Canadiens français ont démontré leur compétence dans ce genre d'activité et, en théorie, toute la direction pourrait être composée de Canadiens français.

Je viens du Canada français et il me répugnerait d'être protégé par une loi. Je crois que notre société doit être suffisamment éclairée pour qu'il soit inutile de protéger un groupe quelconque au moyen de lois.

Le PRÉSIDENT: M. Macdougall est avocat du National-Canadien et il ne peut pas se prononcer sur la ligne de conduite future du National-Canadien. Cependant, comme vous le savez, le National-Canadien est examiné chaque année par le Comité et il aura sans doute pris connaissance de la déclaration que vous venez de faire, tout comme il est au courant de ce qui se dit au Comité chaque année. Je crois que vous devriez être satisfait de la réponse que M. Macdougall vient de vous donner.

(*Texte*)

M. CARON: Monsieur le président, je crois qu'ici M. Mackasey a tort. En principe j'admets qu'il peut y avoir seulement des Canadiens-français. Comme on a vu dans la pratique cela n'a jamais été le cas. La pratique, on l'a toujours manquée et si nous n'avons pas pris des précautions d'avance, nous voyons qu'on nous met de côté. On nous considère comme des incompétents au Canada. On considère qu'on ne peut pas trouver de compétences. Regardez au Pacifique-Canadien et regardez au National-Canadien la difficulté de recruter quelques Canadiens-français. Regardez l'Hydro-Québec. Depuis qu'elle appartient à la province de Québec, elle a bâti le plus gros barrage du monde avec des ingénieurs canadiens-français et ceci prouve la compétence de nos hommes. Mais pour eux, ils n'ont pas de compétence. C'est ce que M. Gordon disait un jour: Ils n'ont pas pu trouver de compétences pour remplir les vice-présidences. On a pris un préposé à un poste d'essence et on en a fait un vice-président et chef du personnel. Ce sont des choses qui n'ont jamais été considérées et c'est pourquoi je prétends qu'il devrait y avoir immédiatement une clause pour protéger les Canadiens-français.

(*Traduction*)

M. FISHER: Comment M. Caron propose-t-il qu'on s'y prenne dans cette loi?

M. CARON: Comme cela se fait d'habitude, en stipulant d'une manière générale que, sur un nombre donné de membres, un, deux ou trois devront être canadiens-français. C'est la seule chose que nous puissions faire.

M. FISHER: Alors, proposez-le. Présentez une proposition; je l'appuierai.

M. REGAN: Non, il n'en est certainement pas ainsi.

(*Texte*)

M. CANTIN: Monsieur le président, je suis contre le fait de mettre aucune disposition dans la loi dans ce sens-là. Je crois qu'il y a d'autres moyens à prendre et qui ont déjà été pris. Nous l'avons vu depuis quelques années particulièrement de la part du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, le mouvement qui s'est fait dans le bon sens.

M. CARON: Depuis 6 mois.

M. CANTIN: Alors, nous pouvons espérer que cela va continuer dans la même direction et l'homme politique a toujours les moyens de faire ses représentations, soit au comité ici, à l'occasion de la venue des représentants des chemins de fer lorsqu'ils viennent déposer leur bilan ici. Je suis absolument opposé à ce qu'on inserre dans la loi toutes sortes de dispositions, qui, en somme, ne sont qu'un signe d'un complexe d'infériorité dont je ne souffre pas du tout.

M. CARON: Nous devons garder un complexe d'infériorité. Nous ne pouvons pas faire autrement, nous l'avons ce complexe-là; on nous l'a créé depuis la Confédération. Il est temps que cela change, et le fait de le réclamer, prouve que nous n'avons plus un complexe d'infériorité. Nous réclamons parce que nous avons droit de recevoir et je propose monsieur le président, que l'article 7 soit lu comme suit: «Que le nombre des administrateurs ne devrait pas être inférieur à 6 ni supérieur à 10, mais que 2 au moins de ces messieurs soient des Canadiens-français».

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de Canadiens-français qui parlent le français.

M. CARON: Non, de Canadiens-français.

(*Traduction*)

M. REGAN: Monsieur le président, j'ai eu quelque peine à prendre la parole aujourd'hui, mais...

(*Texte*)

Le PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît. Avez-vous une motion monsieur Caron?

M. CARON: Je vais l'écrire si vous voulez.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien la faire appuyer.

M. CARON: Je vais l'écrire et je vais la faire appuyer.

M. BEAULÉ: Je l'appuie.

(*Traduction*)

M. CARON: Parlez, monsieur Regan, pendant que j'écris.

Le PRÉSIDENT: Nous allons attendre; nous allons en profiter pour réfléchir un peu.

(*Texte*)

Messieurs, M. Caron propose, appuyé par M. Beaulé, que l'article 7 soit amendé pour inclure au moins 2 Canadiens-français. Toutefois, monsieur Caron, vous n'avez pas amendé la question de façon légale.

(*Traduction*)

M. CARON: Je voudrais ajouter les mots «dont deux seront canadiens-français». Il n'est pas nécessaire d'écrire de nouveau toute la phrase.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais que vous rédigiez votre amendement d'une façon convenable.

M. CARON: Mon amendement se lit ainsi: «Après le mot *dix*: dont deux seront canadiens-français».

(*Texte*)

M. BEAULÉ: On sait ce que vous voulez dire.

M. CARON: Vous pouvez le placer où vous le voulez, pourvu que 2 au moins soient canadiens-français.

Le PRÉSIDENT: Je ne peux pas préparer votre amendement. Après le mot dix dont...

M. CARON: Après le mot dix.

Le PRÉSIDENT: Deux Canadiens-français.

M. CARON: Au moins 2 Canadiens-français. Je parle de leur langue.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je veux que vous compreniez bien que l'amendement dit simplement que cet article doit être amendé de façon à y inclure au moins deux Canadiens français. Je ne veux pas rédiger l'amendement, mais...

M. BEAULÉ: Monsieur le président, si on regarde l'article, il est loisible à un ou plusieurs d'entre eux d'être des fonctionnaires au service de la compagnie et que 2 d'entre eux soient d'expression française.

Le PRÉSIDENT: Je vais ajouter cela au bout, et que 2 d'entre eux soient d'expression française.

M. CARON: C'est très malheureux.

M. BEAULÉ: Soient bien d'expression française.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Caron appuyé par...

(*Traduction*)

M. TARDIF: De cette façon, monsieur le président, il pourrait s'agir de quelqu'un d'origine française venu de France.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Canadiens d'expression française, rajoutons le mot Canadien.

M. CARON: Canadiens d'expression française.

(*Traduction*)

M. ROCK: Cela veut dire «deux étant des Canadiens de langue française».

M. CARON: Cela veut dire des Canadiens d'expression française.

Le PRÉSIDENT: M. Caron propose, appuyé par M. Beaulé, que l'article 7 soit amendé en ajoutant les mots: et que 2 d'entre eux soient Canadiens d'expression française.

M. CARON: C'est exact.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: L'amendement se lit ainsi, suivant mon humble traduction: «Section 7—after the word 'company', add the words 'two of which shall be French-speaking Canadians' ».

M. CARON: «Of French expression».

M. ROCK: Non, quand vous employez en français les mots «d'expression française», vous voulez ordinairement dire «Canadien français».

M. HAHN: Sommes-nous maintenant libres de débattre la motion?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HAHN: Je crois que cette motion est fort mauvaise pour deux raisons. Premièrement, nous ne devrions pas essayer de légiférer en cette matière. Comme on l'a dit tantôt, je crois qu'il est mauvais d'essayer de protéger—si vous voulez employer ce mot—une minorité dans notre pays au moyen d'une loi semblable. En second lieu, je crois que la méthode législative n'est pas pratique. Comment définiriez-vous devant un tribunal ce qu'est une personne de langue française? Comment de mots français faut-il pouvoir parler pour être considéré comme étant de langue française?

Je crois que cet article n'aura aucun sens si nous essayons d'y faire entrer ces mots. Je crois qu'on obtiendra justice pour les deux races dans notre pays en ayant recours à l'opinion publique, aux sentiments et à d'autres moyens de ce genre. C'est, je crois, ce qui se passe à l'heure actuelle. Je ne connais aucune autre loi où nous ayons introduit une disposition de ce genre et, à mon avis, ce serait un mauvais précédent. Je m'y oppose.

(*Texte*)

M. CANTIN: Cet amendement est irrecevable, monsieur le président, d'abord parce qu'il me semble aller entièrement contre la déclaration des droits de l'homme, telle que définie ici au Parlement et qu'il constitue en même temps une discrimination au lieu d'assurer une participation. Alors, je soumets qu'il est absolument contraire au Règlement et qu'il ne devrait pas être reçu.

(*Traduction*)

M. ROCK: Monsieur le président, je crois que M. Caron a raison et que M. Beaulé aussi a raison. On a beau dire depuis toujours que les Canadiens de langue française devraient occuper plus de hauts postes, il demeure qu'ils n'ont pas obtenu ces postes dans le passé; et on a toujours laissé entendre qu'il n'était pas possible de trouver des hommes compétents pour occuper ces postes. Je ne crois pas que cela soit vrai. Je crois que, dans tout le Canada, il doit exister beaucoup de Canadiens de langue française qui devraient obtenir de hauts postes au Canada, et il me semble qu'ils n'en ont pas obtenu dans le passé.

Je suis tout à fait pour cette protection.

Et puis, si quelqu'un objecte que nous sommes à l'écart du Règlement parce qu'il s'agit ici de constituer un certain genre de compagnie, arrêtons-nous d'abord à considérer le fait que tout le National-Canadien appartient à la population canadienne ou est censée appartenir à la population canadienne, ce qui nous autorise à légiférer sur tout ce que le National-Canadien est censé faire à l'avenir. Par exemple, nous sommes les législateurs de toute l'activité des chemins de fer et quand il s'agit du National-Canadien, qui est une société de l'État et qui appartient au Canada, je pense que nous avons parfaitement le droit d'amender cet article. Je suis tout à fait pour.

M. MACKASEY: Monsieur le président, je souhaite sincèrement qu'il y ait deux Canadiens français ou plus dans ce conseil d'administration quand il sera formé en conformité des termes actuels de l'article 7. Cependant, je voudrais que cela se fasse par suite de la présence d'esprits éclairés et par suite d'une éducation au sein des chemins de fer.

Je voudrais que des Canadiens français soient nommés membres de ce conseil d'administration d'une façon strictement conforme aux faits et, d'après les faits naturellement, aucune race, anglaise ou autre, n'a le monopole d'une vertu quelconque dans notre pays, sans excepter l'instruction elle-même.

Cette entreprise particulière sera établie en somme par deux compagnies, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et, bien sûr, le National-Canadien a été la cible d'une multitude de critiques justifiées depuis quelques années dans le domaine des nationalités. Cependant, M. Gordon a fait preuve, sous la pression du Parlement et de l'opinion publique peut-être, d'un degré d'intelligence qui

est encourageant et qui, je pense, prédomine et se répand dans toute l'industrie du pays.

Il serait injuste de ravir aux deux compagnies l'occasion de montrer qu'elles n'ont de préférence pour aucune des deux nations fondatrices. Si nous essayons d'éliminer au moyen d'une loi une situation que nous considérons comme injuste, nous nous trouverons à nier à M. Gordon et à M. Crump, ou au nouveau président du Pacifique-Canadien, le droit de prendre volontairement position. Nous nous trouverons à les empêcher de dire en fait: «Nous avons commis des erreurs dans le passé, mais nous faisons maintenant notre possible pour les rectifier». Si nous adoptions cette loi, nous pourrions dire ensuite qu'ils agissent ainsi seulement à cause de la loi. Songez à toutes les compagnies que cette loi n'atteindra pas. C'est ce qui m'inquiète beaucoup.

Je serai l'homme le plus heureux du Québec si nous pouvons dire, quand cette compagnie sera établie: «Voilà le début d'une ère nouvelle dans notre pays, une ère d'égalité pour tous que nous devons, non pas à une loi, mais à l'éducation». C'est pourquoi je suis opposé à cet amendement.

M. REGAN: J'espère que l'auteur de cette proposition et celui qui l'a appuyée se rendent compte qu'il s'agit d'un précédent dont les répercussions seraient profondes et dangereuses. Je pense qu'ils n'ont pas réfléchi à toutes les conséquences. C'est un geste sentimental et inspiré par une inquiétude réelle devant ce qui s'est fait dans le passé, mais pourtant les administrateurs des compagnies doivent être choisis d'après leur compétence, leurs aptitudes et les apports qu'ils peuvent fournir. Telles doivent être leurs qualifications, non pas l'accident de la naissance.

Je suis tout à fait d'accord avec ce que M. Mackasey vient de dire, mais si nous allons stipuler que toute compagnie constituée par le Parlement doit avoir pour administrateurs des hommes qui ont telle ou telle origine ethnique, il est certain que d'autres groupes songeront à dire aussi qu'ils devraient être représentés. Il pourra venir un temps, j'imagine, où cette société particulière, comme quelqu'un l'a dit, n'aura que des Canadiens français comme administrateurs, mais il est certain que les administrateurs doivent être choisis parmi les fonctionnaires de la compagnie. Une autre fois, ne pourrait-il pas arriver que, par hasard, il s'en trouve plus d'un qui ait des antécédents canadiens-français?

Une loi semblable serait raciste et ce serait une bien mauvaise loi. Aussi, je n'hésite pas à m'y opposer.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je voulais poser cette question-là, parce que je crois qu'elle est très importante. Alors je pose une question directe et pertinente à M. MacDougall. Comme il y aura une nouvelle compagnie qui viendra s'établir à Ottawa, je sais que vous devez avoir actuellement des noms qui sont suggérés pour diriger cette compagnie-là. Est-ce que, dans l'esprit du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien, on a pensé qu'il devrait y avoir un Canadien d'expression française au bureau de direction? Parmi les noms qui sont proposés pour diriger la compagnie, parce que je sais qu'il y a des noms suggérés à la direction de cette compagnie. A ce moment-là nous pourrons retirer la motion.

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: Je ne puis vous répondre, monsieur Beaulé, autrement qu'en vous disant que l'organisation de cette compagnie n'est même pas encore commencée. Nous n'avons même pas encore la charte de la compagnie. Quand la charte aura été adoptée, il y aura beaucoup de travail à faire. Il est fort possible que beaucoup d'hommes soient proposés comme administrateurs de la compagnie. Je ne sais pas. Incidemment, je n'ai rien à voir à la nomination des administrateurs et je ne sais même pas comment cela se fait. Il se peut bien

qu'une foule de noms soient proposés de divers côtés, ou encore qu'aucun nom ne soit proposé. Nous ne sommes pas assez avancés pour qu'un seul administrateur ait été nommé. N'importe qui est libre de faire des propositions. De ma place au National-Canadien, il me semble que nous recevons beaucoup de propositions, dont plusieurs sont fort bonnes et je crois que nous y donnons suite.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, j'estime qu'on s'y prend d'une manière radicale en imposant à une compagnie de placer tel ou tel homme à la direction de cette compagnie. Si le Comité exprime le vœu et recommande qu'il y ait des Canadiens d'expression française au bureau de direction, je serais prêt à retirer mon nom comme appuyeur de la motion. Si le Comité est prêt à exprimer le vœu qu'il y ait des Canadiens d'expression française au bureau de la direction et qu'on y apporte une attention très sérieuse.

(*Traduction*)

M. FISHER: Je n'ai qu'une simple question à poser à M. Macdougall. Est-il permis de supposer que la moitié des administrateurs sera proposée par le National-Canadien et la moitié par le Pacifique-Canadien?

M. MACDOUGALL: Je crois que c'est probablement ce qui se passera.

M. FISHER: Je veux faire observer que la proposition peut avoir du bon, en ce sens que nous aurions ainsi pour la première fois l'occasion d'obtenir une réponse de la part du Pacifique-Canadien.

En second lieu, et je n'essaie ni de badiner ni de plaisanter, les deux réseaux font suivre de grands cours de français à leurs hauts fonctionnaires d'après ce que disent leurs services de relations publiques. A ce point de vue, je n'entrevois donc pas de grandes difficultés. Il me semble que cette exigence serait un stimulant et c'est pourquoi j'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Beaulé a avancé une idée. Peut-être ne l'avez-vous pas saisie. Il a dit qu'il serait prêt à retirer son appui à la proposition de M. Caron si le Comité consentait à exprimer aux chemins de fer le vœu qu'ils nomment au moins deux administrateurs de langue française. De cette façon, le Comité aurait l'occasion plus tard au printemps de voir dans quelle mesure les chemins de fer ont accédé à ce vœu.

M. FISHER: A cette séance au printemps, nous ne pourrons interroger que M. Gordon. Nous ne pourrons pas interroger M. Emerson.

(*Texte*)

M. CARON: C'est exactement ce que M. Beaulé a proposé. M. Beaulé a proposé que s'ils voulaient nous dire qu'ils en avaient l'intention, il serait prêt à retirer sa motion mais on n'a pas dit qu'ils avaient l'intention; on a dit qu'ils ne le savaient pas. Ici je ne vois pas...

M. BEAULÉ: S'ils en ont l'intention... ils ne peuvent le dire.

M. CARON: Voilà la question: ils ne veulent pas le dire. Et puis, un député disait tout à l'heure: «Comment peut-on établir qu'un homme est d'expression française par le nombre de mots»? Je parle l'anglais; je puis m'exprimer en anglais, mais je ne puis pas dire que je suis d'expression anglaise parce que je ne le parle pas suffisamment bien. Je fais énormément de fautes quand je parle l'anglais. Puis, on a parlé de la question des droits de l'homme. Je ne sais pas ce que ça vient faire ici les droits de l'homme. Il y a des droits de l'homme pour empêcher de mentionner ça; il y a des droits de l'homme aussi pour le mentionner. Nous avons par la formule des droits de l'homme le droit de mentionner ce que nous désirons. Nous avons été tellement trompés dans le passé. Je n'ai pas l'intention de dire qu'on le sera cette année. En tous cas, comme le dit M. Fisher, on saura au printemps ce qu'ils auront fait, mais il sera trop tard

pour le corriger et je n'ai pas l'intention de corriger au printemps. A part de cela quelqu'un a dit (....."skill and ability"); c'est précisément ce que j'ai prétendu tout à l'heure, nous avons des Canadiens français qui ont l'habilité de pouvoir administrer. Généralement dans les compagnies anglaises on les oblige—nous avons la preuve depuis que l'Hydro-Québec a été achetée par le gouvernement du Québec—nous avons bâti le plus gros barrage du monde avec les ingénieurs canadiens-français qui n'étaient jamais consultés avant par les compagnies anglaises. Ce sont toutes ces choses que nous savons. Je prétend que nous devrions maintenir cette question d'au moins deux Canadiens-français à l'administration

(*Traduction*)

M. PETERS: Il me semble, d'après les témoignages, que nous allons nous trouver en fait à joindre ensemble dans cette nouvelle gare les services de Hull et ceux de la gare centrale. En réalité, nous nous trouverons à éliminer Hull de nos services normaux de transport. Je crois donc que, dans ce cas-ci, il y a une raison solide et légitime pour nommer des représentants de langue française, qui représenteront la région de Hull, où le service se trouvera discontinué par la réalisation du projet actuel.

M. BARNETT: Monsieur le président, pourrais-je dire un mot au sujet de la proposition que vous avez faite?

Si j'ai bien compris, je serais disposé à accepter l'idée que le Comité déclare qu'une représentation canadienne-française suffisante est à souhaiter dans le conseil d'administration, mais si nous faisions entrer un amendement semblable dans le bill, il en résulterait en pratique qu'il y aurait seulement deux administrateurs de langue française. Un amendement semblable risquerait en pratique de se perpétuer sous forme d'une injustice. Je pense que nous sommes tous d'accord pour l'écarter. J'estime que la proposition de M. Caron est peu sage et aura l'effet contraire à celui qu'il désire et que je désire aussi.

M. CARON: J'ai dit «au moins deux». Si nous en avons seulement deux, nous serons satisfaits parce que nous n'en avons jamais eu jusqu'ici.

M. MACEWAN: Je ne désire pas être long. Je désire reprendre ce que M. Hahn a dit en parlant de l'amendement proposé. Je suis d'accord avec M. Barnett et j'approuve l'idée que le Comité devrait exprimer le vœu que la question d'une représentation canadienne-française au conseil d'administration reçoive toute l'attention voulue.

M. STENSON: Je partage l'avis du dernier orateur et des nombreux orateurs qui ont parlé. Étant moi-même de langue anglaise, je crois qu'il faudrait un sous-amendement spécifiant que les deux tiers de ces gens devront être de langue anglaise.

M. TARDIF: Cela reviendrait à ne rien faire.

M. REGAN: Vous oubliez les Irlandais?

M. MACKASEY: Je ne voudrais pas parler une deuxième fois, mais j'ai quelque chose à dire. Je crois que nous sommes tous d'accord, M. Fisher, M. Caron, moi-même et tous ceux qui ont parlé: nous sommes d'avis que le Canada français devrait et même devra être représenté au conseil d'administration de la nouvelle compagnie. Cependant, je crois que nos points de vue diffèrent. J'espère que la nomination de Canadiens français au conseil d'administration sera une manifestation d'intelligence de la part de ceux qui les nommeront et une reconnaissance de leur part du caractère biculturel de notre pays. Il ne faut pas que nous ayons l'air de poser une question comme «Quand battez-vous votre femme?» ou «Quand cesserez-vous de battre votre femme?» Si nous votons contre cet amendement, on pourra facilement en conclure que nous avons

voté contre la participation des Canadiens français au conseil d'administration. Or, telle n'est pas l'intention de ceux qui voteront contre.

Je le répète avec l'espoir de ne pas être mal compris. Je désire et je pense qu'il est absolument nécessaire qu'il y ait une participation française à ce conseil d'administration, mais il faut que ces nominations constituent une preuve qu'elles ont été faites par des hommes intelligents et éclairés, et que nous ne paraissions pas avoir décidé d'avance qu'ils n'ont pas l'intention de le faire et que nous devons légiférer sur ce point, ce que nous ferions en adoptant cet amendement.

(*Texte*)

M. CANTIN: Vous n'avez pas compris. Ce que j'ai voulu dire est ceci: Je favorise catégoriquement la participation des Canadiens-français à la direction de cette compagnie, mais je m'oppose à la méthode proposée ici et je suis de l'opinion de ceux qui croient qu'on doit émettre le vœur de s'en tenir là. Après cela, exercer la surveillance.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, il y a ici plusieurs représentants des deux compagnies de chemins de fer. Je crois qu'après la réunion d'aujourd'hui, ils pourront faire la recommandation aux deux compagnies concernées et lorsque nous discuterons d'autres articles du bill, plus tard, ils pourront revenir nous faire connaître l'intention des compagnies; si les directeurs de la compagnie ont l'intention de nommer des Canadiens d'expression française au bureau de direction et, à ce moment-là, on n'aura pas besoin d'amender l'article 7.

(*Traduction*)

M. ROCK: Pourrais-je ajouter un mot? Me serait-il permis de proposer que nous laissions l'article 7 en suspens pour le moment? A notre prochaine séance, les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pourront nous éclairer à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que l'article 7 reste en suspens?

M. HAHN: Non.

M. REGAN: Veuillez demander le vote.

M. ROCK: Alors, vous ne voulez pas apprendre s'ils ont l'intention de le faire ou non?

M. HAHN: Nous discutons une question de principe, et le principe est de savoir si nous prescrirons dans une loi ce que nous considérons tous comme souhaitable. Je ne crois pas qu'il faille légiférer à ce sujet. Je crois que cela ne fera aucune différence si les chemins de fer me disent jeudi qu'ils vont avoir cinq administrateurs de langue française ou qu'ils n'en auront aucun. Je serais encore opposé à cet amendement, et je voudrais qu'on ait recours à d'autres moyens qu'à la loi pour obtenir la représentation voulue. Je pense que nous n'avons rien à gagner en laissant cet article en suspens.

M. REGAN: Permettez-moi d'ajouter un mot. Comme M. Hahn, je suis opposé à ce genre de législation. Si cette façon de légiférer est mauvaise, l'idée de la différer jusqu'à jeudi afin de l'utiliser comme menace est également mauvaise. Je crois donc qu'il faudrait voter immédiatement.

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Voulez-vous relire l'amendement, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Caron propose, appuyé par M. Beaulé, d'amender l'article 7, en ajoutant à la fin de l'article les mots: «Et que deux d'entre eux...»

M. CARON: Qu'au moins deux.

M. BEAULÉ: Qu'au moins deux.

Le PRÉSIDENT: ...qu'au moins deux d'entre eux soient Canadiens d'expression française.»

M. CARON: C'est cela.

(*Traduction*)

Le PRÉSIDENT: D'après mon humble traduction de l'amendement à l'article 7, il se lit ainsi: «Que l'article 7 soit amendé par l'addition d'une virgule après le mot «company», suivie des mots «and that at least two of the said directors shall be French-speaking Canadians».

Le Comité est-il prêt à voter? Je demande à tous ceux qui sont pour l'amendement de lever la main. Quels sont ceux qui sont contre?

M. MACKASEY: Je vous prie d'observer que je me suis abstenu de voter pour des raisons très égoïstes.

Le PRÉSIDENT: L'amendment est adopté par huit contre sept.

L'article 7 amendé est-il approuvé?

L'article 7 amendé est approuvé?

A l'article 8—*Comité exécutif du conseil d'administration.*

M. BARNETT: Je pose la question suivante par curiosité. Je voudrais savoir comment on choisira le président de la compagnie, étant donné que le président de la compagnie est membre *ex officio* du comité exécutif. On a déjà dit que les deux réseaux désigneraient probablement un certain nombre d'administrateurs. Je ne vois aucune formule pour nommer le président de la compagnie.

M. MACDOUGALL: Cela est normal. La même situation existe ailleurs. Quand deux compagnies possèdent une filiale à parts égales, elles choisissent le président à tour de rôle pour une période convenue, pour un an ou pour plus longtemps.

M. SPENCE: C'est le cas de la *Toronto Terminal Railway Company.*

(*Texte*)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je sais que dans la province de Québec, au *Shawinigan Terminal,* le président est nommé pour deux ans par le Pacifique Canadien et, vice versa, deux autres années par le National Canadien. A-t-on l'intention de procéder dans ce sens-là?

M. MACDOUGALL: En général, oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est approuvé.

A l'article 9—*Engagements*

M. PETERS: Me serait-il permis de demander à M. Macdougall si nous sommes maintenant au courant de tous les projets et du potentiel de cette compagnie?

M. MACDOUGALL: Je le crois. J'ignore si j'ai bien saisi la portée de votre question, mais je pense qu'on vous a expliqué en général ce que la compagnie a l'intention de faire.

M. PETERS: Je crois que l'établissement de moyens de transport est très important. Je crois qu'il y a deux ou trois autres compagnies exploitant des terminus qui ressemblent à celle-là. Je crois qu'il y a une compagnie exploitant un terminus à Toronto et qu'il y a au moins une autre compagnie semblable à laquelle participent les deux réseaux. Pourriez-vous expliquer quels genres de transports auxiliaires il y a pour le ramassage des voyageurs des marchandises?

M. MACDOUGALL: Je crois que le terminus de Toronto, dont on a parlé déjà, se compare à celui d'Ottawa, et que chacun des deux grands réseaux a l'intention de continuer son activité dans la ville d'Ottawa, c'est-à-dire d'y solliciter des voyageurs et des marchandises.

M. PETERS: Pourquoi?

M. MACDOUGALL: Parce que leur rôle consiste à transporter des voyageurs et des marchandises partout au Canada.

M. PETERS: Je songe à autre chose. L'an dernier, l'*Ontario Northland Railways* est devenue un service commun de livraison pour le National Canadien et le Pacifique Canadien à leurs points de distribution. Le National Canadien et le Pacifique Canadien ont abandonné les contrats de livraison qu'ils avaient et ont établi un service de livraison exploité par l'*Ontario Northland Railway*. J'avais l'impression qu'il s'agissait ici d'une formule analogue. Incidemment, cela s'est fait à la demande du National Canadien. C'est lui a eu l'idée. C'est pourquoi j'ai été surpris quand vous avez dit que vous aviez l'intention de continuer cette activité.

M. MACDOUGALL: Il se produit constamment des changements, au sein de la compagnie ou de concert avec d'autres entreprises de transport. Chaque réseau verra à ses propres affaires dans les deux sens entre la ville d'Ottawa et le terminus, et les wagonnées de marchandises seront livrées ici. La compagnie du terminus s'occupera de la manutention et du triage des wagons ainsi que de la manutention dans les entrepôts. Quant au service à fournir au public, chacun des deux réseaux desservira ses propres clients, dont certains seront en quelque sorte des clients communs parce qu'ils seront acheminés par la compagnie vers l'un ou l'autre réseau. Les deux réseaux se feront concurrence pour la clientèle. S'il s'agit, par exemple, d'un envoi d'Ottawa à Vancouver, chacun d'eux verra à ses propres intérêts. Cependant, la nouvelle compagnie s'occupera de faire fonctionner le terminus, d'entretenir les voies et les installation communes, d'effectuer les opérations de triage, etc. La compagnie exploitant le terminus assurera la coordination nécessaire entre les deux réseaux, qui auront à travailler ensemble. Cependant, étant donné que les deux réseaux ont un caractère national et que la compagnie du terminus est locale, chacun d'eux aura ses propres rapports directs avec le public, tant les voyageurs que les expéditeurs, pour offrir ses services de transport à grande distance.

M. PETERS: Eh bien, dans le cas de l'*Ontario Northland Railway*, je crois que c'est le National Canadien qui a comparé les deux réseaux, surtout en ce qui concerne la livraison des colis, à deux laitiers livrant du lait sur la même rue qui auraient décidé de s'entendre pour ne faire qu'une seule livraison, ce qui est beaucoup plus avantageux.

Je crois que cela devrait s'appliquer aux trains, surtout quand ils entrent en même temps. Mais il y a la différence suivante: l'*O.N.R.* était seule à exploiter ses voies ferrées et les marchandises étaient expédiées via la National-Canadien et via la Pacifique-Canadien, bien que ceux-ci eussent des moyens de livraison tout comme l'*O.N.R.*

On veut que le terminus d'Ottawa fournisse un meilleur service à meilleur compte, mais il me semble qu'on ne gagnera rien si chaque réseau s'occupe de livrer les marchandises arrivant au terminus. Je ne critique pas et personne ne critique la façon de conduire ou de solliciter les affaires au moyen d'agents de transport et de transit, mais il me semble que, logiquement, la livraison locale devrait relever du terminus et que le terminus pourrait facilement se charger de la livraison, ce qui produirait une économie considérable. Je crois que les dirigeants du National-Canadien ont eu tort de s'opposer à la formule appliquée dans le cas de l'*O.N.R.*

M. MACDOUGALL: Je crois qu'il n'existe aucune règle invariable pour ou contre ce genre d'entente. Chaque terminus est situé à un endroit particulier au sein d'une région particulière et vous constaterez probablement, je pense, que les solutions appliquées varient d'un endroit à l'autre selon les circonstances locales. La nouvelle compagnie aura le pouvoir de faire ce dont vous parlez, c'est-à-dire d'assurer un service de ramassage et de livraison des marchandises

dans la ville d'Ottawa, et les deux réseaux ont aussi ce pouvoir et l'exercent actuellement. Je suis incapable de dire si, dans deux ans ou dans cinq ans, ils ne confieront pas ce service à l'*Ottawa Terminal Company*. Cette question n'a pas été soulevée jusqu'ici. Mais autant que je sache à l'heure actuelle, chaque réseau continuera de veiller sur ses propres intérêts ici et l'*Ottawa Terminal Railway Company* rendra à la fois aux deux réseaux certains services nécessaires. Le présent bill a pour objet d'autoriser les deux réseaux, quand ils voudront agir en commun, de le faire par l'entremise de l'*Ottawa Railway Company*.

M. HAHN: J'ai une question à poser quant à l'effet de tout cela sur l'industrie. J'ai lu aux pages 14 et 15 l'entente conclue entre les trois parties et j'en conclus que l'industrie va perdre ses voies de service, car ces voies seront enlevées sans aucune indemnisation, sauf qu'on offre des terrains à prix raisonnables dans une des nouvelles subdivisions industrielles et qu'on offre aussi d'installer gratuitement des voies de service sur ces nouveaux emplacements.

M. MACDOUGALL: En général c'est exact, mais je ne suis pas certain que les détails soient entièrement justes. Mais tel est bien le principe général, comme je l'ai dit. Les chemins de fer offriront des facilités dans une nouvelle zone aux établissements qu'ils ne peuvent pas continuer de desservir à cause des changements et à cause de la configuration des lignes. Et je pense que la Commission de la capitale nationale a pour ligne de conduite de défrayer la réinstallation de ces établissements industriels dans de nouvelles zones où elles auront un service ferroviaire.

M. HAHN: Dois-je en conclure qu'une entreprise devra déménager à ses propres frais? Dans ce cas, il me semble que ce sera une très grande épreuve pour une industrie qui ne peut se passer d'une voie de service. Si vous leur enlever brusquement leurs voies de service, les compagnies seront obligées de débourser les capitaux nécessaires pour aller s'implanter ailleurs.

M. MACDOUGALL: Le déplacement s'effectue aux frais de la Commission de la capitale nationale.

M. HAHN: S'il en est ainsi, l'incertitude se trouve dissipée pour moi. Pouvez-vous lever définitivement tout doute?

M. D. L. MACDONALD (*Commission de la capitale nationale*): Monsieur le président, dans le cas des industries qui perdront leur service ferroviaire par suite de ce déplacement des voies ferrées, on projette de leur verser une indemnité à l'égard des usines qu'elles exploitent. De plus, on offre de leur vendre des emplacements dans les nouvelles zones industrielles que la Commission de la capitale nationale a établies pour un prix égal à la valeur marchande des terrains moins 20 p. 100. Et la Commission de la capitale nationale paiera aussi pour l'installation d'une voie de service d'une valeur égale à celle dont ces industries jouissaient à l'endroit où elles étaient.

M. HAHN: Vous avez répondu à ma question. On indemnisera les industries. D'après ce que j'avais lu à ce sujet, je croyais qu'il n'y aurait aucune compensation.

M. REGAN: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser. Est-ce que les industries concernées vous ont fait savoir qu'elles ne considéraient pas cette solution comme satisfaisante?

M. MACDONALD: Nous sommes encore à négocier le montant de l'indemnité avec un bon nombre de compagnies qui seront touchées à l'avenir, et beaucoup de ces projets de déplacement de voies ferrées n'ont pas encore été mis à exécution.

M. COWAN: N'est-il pas vrai qu'un certain nombre de compagnies ont déjà intenté des poursuites à la Commission de la capitale nationale ou aux chemins de fer à cause de ces mêmes changements? J'ai lu une liste de ces compagnies dans un des journaux d'Ottawa il y a une semaine.

M. MACDONALD: Monsieur le président, dans les cas où l'on ne parviendra pas à s'entendre sur le montant, il est prévu que la cause sera entendue par la Cour de l'Echiquier et, à l'heure actuelle, certaines compagnies songent à s'adresser à ce tribunal pour faire établir le montant de leur indemnité.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur l'article 9?

M. PETERS: Les indemnités se trouvent-elles comprises dans le montant global du coût que vous nous avez donné ce matin?

M. MACDONALD: Non, monsieur le président.

M. PETERS: Alors, pourriez-vous nous dire approximativement quel sera ce montant?

M. MACDONALD: Consentez-vous à ce que je vous fournisse une estimation jeudi à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur cet article?

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet de la partie du mémorandum qui porte sur cette nouvelle gare terminus pour les marchandises et qui donne certains détails sur la construction.

M. MACDOUGALL: L'article 9 *a*) à la page 9 traite de la construction d'une nouvelle gare à marchandises à Hurdman.

M. FISHER: Je suis intrigué par la différence entre les voies ferrées dont le National-Canadien a besoin et celle dont le Pacifique-Canadien a besoin. A la page 15, vous verrez qu'on mentionne 25 wagons pour le Pacifique-Canadien et 56 wagons pour le National-Canadien.

M. MACDOUGALL: A mon avis, les précisions données touchant les voies ferrées à la page 15 ont résulté de négociations entre les parties touchant leurs besoins communs en fait de voies ferrées et d'installations connexes aux divers endroits. Le tout ce trouve consigné ici de façon que l'on sache ce qu'il a été convenu de construire.

M. FISHER: Cela donne une idée approximative du volume d'affaires prévu.

M. MACDOUGALL: Et aussi une idée de ce que chaque compagnie estime qu'elle aura besoin en fait d'installations.

M. FISHER: Dans cette gare à marchandises, y aura-t-il un plancher commun et un quai commun de chargement pour les camions? Autrement dit, la liaison avec les camions se trouvera-t-elle améliorée?

M. MACDOUGALL: En général, monsieur Fisher, le terminus sera entièrement situé dans la même zone, mais on prévoit qu'il y aura des installations distinctes pour le National-Canadien et pour le Pacifique-Canadien, ce qui facilitera les transbordements entre les deux réseaux et entre eux et les camions entrant dans le terminus, mais je ne crois pas qu'il s'agisse d'un seul et vaste plancher où les deux compagnies travailleront ensemble.

M. FISHER: J'ignore si le moment est bien choisi pour poser cette question, mais les camionneurs indépendants auront-ils le droit d'entrer dans le terminus pour y cueillir des marchandises livrées là?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, j'espérais que nous attendrions à l'article 10 pour poser des questions de ce genre.

M. FISHER: Monsieur le président, j'attendrai avec plaisir. C'est simplement parce que cela se rapportait au memorandum relatif à la construction.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons peut-être nous reporter aussi au memorandum quand nous étudierons l'article 10.

(*Texte*)

M. CARON: Je voudrais savoir de ces messieurs qu'est-ce qu'on entend dans le bill quand on dit «connexe de la cité d'Ottawa et de ses environs». En

anglais: "In and about the city of Ottawa". Qu'est-ce que cela veut dire «environ» là? «Aux environs de la ville d'Ottawa.» Quelles sont les environs?

(*Traduction*)

M. MACDOUGALL: A mon avis, ces mots ont la même signification en anglais ordinaire.

M. CARON: Mais quelle est la signification ordinaire?

M. MACDOUGALL: Ce que demande la personne qui expédie par chemin de fer des marchandises à livrer dans la région d'Ottawa depuis la gare d'Ottawa.

M. CARON: Alors, cela peut aller jusqu'à Maniwaki, car on envoie des marchandises à cet endroit.

M. MACDOUGALL: En général, je crois que nous faisons le remassage et la livraison des marchandises à toutes les gares ouvertes que nous avons dans le pays et nous avons des services de ramassage et de livraison aux différents endroits où nous livrons et cueillons des marchandises. Cette disposition prévoit qu'il y aura ramassage et livraison dans la région de la ville d'Ottawa.

M. CARON: Dans toute la ville d'Ottawa?

M. MACDOUGALL: Oui.

M. CARON: Et pas plus loin que la ville d'Ottawa?

M. MACDOHGALL: La ville d'Ottawa et ses environs se trouvent compris. Il ne s'agit pas seulement de la ville même d'Ottawa.

M. CARON: Je voudrais qu'on le dise clairement. Est-ce dans la ville d'Ottawa ou aux environs de la ville d'Ottawa?

(*Texte*)

Je veux le savoir. Ils ne veulent pas me le dire.

(*Traduction*)

Qu'est-ce qui se trouve et qu'est-ce qui ne se trouve pas dans la ville d'Ottawa?

M. SPENCE: Je vais essayer de vous répondre. Nous avons un service de ramassage et de livraison à l'intérieur et autour de chaque ville et de chaque grande ville. Nous ne nous arrêtons pas nécessairement aux limites de la ville. Nous pouvons les dépasser. Il peut y avoir hors des limites d'une ville des zones bâties qui ont besoin de ce service et si ces zones sont suffisamment peuplées, nous leur donnons ce service. Nous ne voulons pas être enfermés dans les limites mêmes de la ville. D'autre part, nous n'allons pas jusqu'à la ville suivante et nous ne franchissons pas des distances exagérées.

M. MACALUSO: Autrement dit, vous cueillez et livrez les marchandises à Ottawa et dans les environs, mais s'il faut aller trop loin ces marchandises sont dirigées sur une autre gare?

M. SPENCE: C'est exact.

M. CARON: Vous desservez la région d'Ottawa?

M. SPENCE: Oui.

M. CARON: Cela comprend Pointe-Gatineau?

M. SPENCE: J'ignore jusqu'où va le service. M. Pogue est ici. Toute la situation est familière à M. Pogue et il pourrait peut-être vous dire mieux que moi jusqu'où ira ce service. Je crois que ce sera à peu près là où nous allons actuellement, en tenant compte naturellement de l'expansion de la ville.

M. CARON: Je veux savoir ce que vous faites actuellement et ce que vous avez l'intention de faire à l'avenir.

M. SPENCE: Est-ce que je pourrais demander à M. Pogue si nous desservons Pointe-Gatineau?

M. G. D. POGUE (*adjoint spécial, Pacifique-Canadien*): Non.

M. CARON: Desservez-vous Gatineau?

M. POGUE: Non.

M. CARON: Desservez-vous Aylmer?

M. POGUE: Non.

M. CARON: Desservez-vous la ville de Hull?

M. POGUE: Oui.

M. CARON: Mais il y a une partie de la ville de Hull que vous ne desservez pas à l'heure actuelle?

M. POGUE: Nous desservons la ville de Hull.

M. CARON: Mais vous ne desservez pas toute la ville de Hull. Vous ne livrez pas au-delà du boulevard Saint-Raymond.

M. POGUE: Tout ce que je sais, c'est que nous livrons actuellement les marchandises depuis notre gare à marchandises d'Ottawa jusqu'à la ville de Hull.

M. CARON: Jusqu'où dans Hull? Je sais qu'il fut un temps, alors que j'habitais le chemin de la Montagne, où vous desserviez les exploitations agricoles là, mais vous refusiez de franchir une faible distance de plus pour venir porter des marchandises jusque chez nous. La ville de Hull a maintenant une nouvelle partie, qui est située de l'autre côté du boulevard Saint-Raymond et qui est presque aussi grande que le reste de la ville et vous ne la desservez pas.

M. POGUE: Il se peut qu'il y ait un contrat touchant la livraison des marchandises qui limite cette livraison. Cependant, je vais m'enquérir auprès de notre compagnie afin de vous faire savoir quelles sont exactement les limites.

M. CARON: Voulez-vous obtenir cette information pour jeudi, s'il vous plaît?

M. POGUE: Oui.

L'article 9 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous levions maintenant la séance.

Nous nous réunirons de nouveau à 9 h. 30 jeudi matin.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT
3 2354 00547 598 6