

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT



CANADA. PARL. C. DES C.  
J COM. SESS. DES CHEMINS DE  
103 FER, DES LIGNES AERIENNES  
H72 & DE LA MARINE MARCHANDE.  
1959 Procès-verbaux et témoi-  
C44 A4 gnages.

DATE

NAME - NOM



CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

---

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

que l'État possède, exploite et contrôle

*Président*: L'honorable W. EARL ROWE

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

---

SÉANCES DU LUNDI 4 MAI ET DU  
MARDI 5 MAI 1959

---

Rapport annuel de 1958 des chemins de fer Nationaux du Canada

---

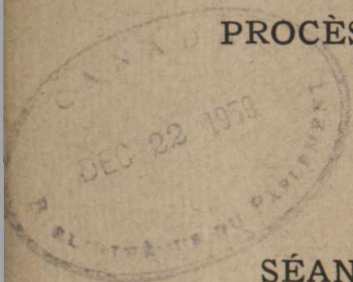
TÉMOINS:

MM. Donald Gordon, C.M.G., S. F. Dingle et J. L. Toole, des chemins de fer Nationaux du Canada.

*(Les procès-verbaux et témoignages relatifs à Air-Canada figurent au fascicule 3)*

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1959

21134-2-1





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

que l'État possède, exploite et contrôle

*Président:* W. Earl Rowe

*Vice-président:* Yvon R. Tassé

et MM.

Badanai  
Bourbonnais  
Brassard (*Lapointe*)  
Broome  
Carter  
Chevrier  
Chown  
Creaghan

Drysdale  
Fisher  
Fraser  
Granger  
Grills  
Horner (*Jasper-Edson*)  
Kennedy  
Martini

McPhillips  
McWilliam  
Mitchell  
Monteith (*Verdun*)  
Pascoe  
Robinson  
Smallwood  
Smith (*Simcoe-Nord*)

*Chef adjoint de la division des comités:*  
Antonio Plouffe.



## RAPPORT À LA CHAMBRE

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

### PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

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

*Le président,*  
W. EARL ROWE.

(Le rapport est agréé.)



ORDRES DE RENVOI  
CHAMBRE DES COMMUNES

MERCREDI 29 avril 1959.

*Il est ordonné*—Qu'un Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle soit institué aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre; et que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction relative au nombre des membres, ledit comité se compose de vingt-six membres.

*Il est ordonné*—Que le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se compose de MM. Badanai, Bourbonnais, Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Granger, Grills, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, McPhillips, McWilliam, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé; que les rapports annuels pour 1958 des Chemins de fer Nationaux du Canada, des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi que les rapports présentés au Parlement par les vérificateurs au sujet des Chemins de fer Nationaux du Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés le 14 avril; le rapport annuel d'Air-Canada pour 1958 ainsi que le rapport présenté au Parlement par les vérificateurs au sujet d'Air-Canada pour 1958, déposés le 10 avril; les budgets pour 1959 des Chemins de fer Nationaux du Canada, des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et d'Air-Canada, déposés le 20 avril, soient déferés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande; que les postes n° 410—Service de transbordement de l'Île-du-Prince-Édouard et des ports terminus, n° 411—Service de transbordement de Terre-Neuve et des ports terminus, et n° 419—Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, qui figurent au budget principal des dépenses de 1959-1960, soient retirés du comité des subsides et déferés audit comité, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides en ce qui concerne le vote de deniers publics.

LUNDI 4 mai 1959.

*Il est ordonné*—Que le quorum du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit fixé à 10 membres; que ledit Comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre; que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue.

MERCREDI 6 mai 1959.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Smith (*Calgary-Sud*) soit substitué à celui de M. Grills sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.  
Certifié conforme.

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



## PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 4 mai 1959.

(1)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à 2 heures de l'après-midi.

*Présents:* MM. Broome, Chevrier, Creaghan, Drysdale, Fraser, Kennedy, McPhillips, Mitchell, Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(14).

En présence du secrétaire du Comité qui demande de faire des nominations pour un président, M. Smith (*Simcoe-Nord*) propose, appuyé par M. Broome, que l'honorable W. Earl Rowe soit nommé président.

M. Fraser propose que la liste des nominations soit close. Adopté.

Mise aux voix, la motion de M. Smith est adoptée.

M. Rowe accepte la présidence.

Le Comité aborde les questions préliminaires.

### *Vice-président*

Sur proposition de M. Fraser, appuyé par M. McPhillips,  
*Il est décidé*,—Que M. Tassé soit élu vice-président.

### *Quorum*

Sur proposition de M. Fraser, appuyé par M. Robinson,  
*Il est décidé*,—Que le Comité demande à la Chambre de fixer son quorum à 10 membres.

### *Impression*

Sur proposition de M. Drysdale, appuyé par M. Tassé,  
*Il est décidé*,—Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

### *Permission de siéger pendant les séances de la Chambre*

Sur proposition de M. Fraser, appuyé par M. Broome,  
*Il est décidé*,—Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le président mentionne les ordres de renvoi en date du 29 avril 1959 qui sont considérés comme lus. (Voir le fascicule n° 1)

Après une brève discussion sur les heures et les jours de réunion, sur proposition de M. Smith, appuyé par M. Fraser,

*Il est décidé*,—Que le Comité se réunira le mardi 5 mai, à 9 heures et demie du matin, à 3 heures et demie de l'après-midi et, si la chose est nécessaire, à 8 heures du soir.

On convient de fixer, au jour le jour, la date et l'heure des autres séances.

*Il est ordonné*,—Que le président du Comité présente le premier rapport à la Chambre.

A 2 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 5 mai à 9 heures et demie du matin.



MARDI 5 mai 1959  
(2)

## SÉANCE DU MATIN

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de l'honorable Earl Rowe.

*Présents:* MM. Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(22)

*Aussi présents:* L'honorable George H. Hees, ministre des Transports et M. C. A. Cathers, député.

*Témoins:* MM. Donald Gordon, S. F. Dingle, J. L. Toole, respectivement président et directeur-général, vice-président (Exploitation), vice-président (Comptabilité et finance); MM. R. T. Vaughan, W. Doods, R. Sommerville, directeur de la *Canadian Hotels Ltd.*, tous des chemins de fer Nationaux du Canada, et MM. Howard T. Ross et J. W. Beech, représentants de la compagnie George A. Touche & Co.

Le Comité étudie le rapport annuel de 1958 des chemins de fer Nationaux du Canada car c'est la première des questions qui ont été déferées au Comité. Voici la liste de ces questions:

## NATIONAL-CANADIEN.—1. Rapport annuel de 1958

2. Dépenses de premier établissement et compte du revenu estimatif pour 1959
3. Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.*
4. Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada
5. Rapport des vérificateurs (George A. Touche & Co.) pour 1958.
  - a) Chemins de fer Nationaux du Canada
  - b) *Canadian National (West Indies)*
6. Crédit 410, 411 et 419 du budget principal des dépenses de 1959-1960 (Fascicules 1 et 2)

## AIR-CANADA

7. Rapport annuel de 1958
8. Rapport des vérificateurs (George A. Touche & Co.)
9. Dépenses de premier établissement pour 1959 (Fascicule 3)

Des exemplaires des rapports annuels ayant été distribués à l'avance, sur proposition de M. Drysdale, appuyé par M. McPhillips,

*Il est décidé,*—Que les rapports annuels soient considérés comme lus.

Cependant, il est convenu que ces rapports seront inclus intégralement dans les comptes rendus et qu'ils seront étudiés paragraphe par paragraphe.

M. Gordon est appelé et il répond aux questions posées au sujet du Trafic et des Recettes ainsi qu'au sujet des Voyageurs. Il est assisté de MM. Dingle et Toole.



Il est ordonné qu'un tableau sur le camionnage soit imprimé. (Voir Annexe 1 du présent compte rendu).

Le témoin donne lecture pour qu'il soit versé au dossier un exposé sur les passes distribuées par le National-Canadien au 31 décembre 1958.

Avec l'approbation des membres du Comité, M. Cathers interroge le témoin.

A midi et demi, l'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité suspend la séance jusqu'à trois heures ou jusqu'à ce que la Chambre ait commencé à étudier les articles à l'ordre du jour.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité se réunit de nouveau à 3 heures et demie, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

*Présents:* MM. Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), et Tassé—(20).

*Aussi présents:* L'honorable George H. Hees, ministre des Transports et MM. C. A. Cathers, député, L. R. Crouse, député, et H. R. MacEwan, député.

*Témoins:* Les mêmes qu'à la séance du matin.

Il est convenu que le Comité siégera ce soir à 8 heures ainsi qu'à 9 heures et à 3 heures, le mercredi 6 mai.

Le Comité continue son examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Gordon donne les réponses aux questions posées à la séance du matin.

M. Dingle répond aussi aux questions spécifiques qui se rapportent à l'exploitation.

Sur proposition de M. Fisher, appuyé par M. Drysdale,

*Il est convenu,*—Que M. Cathers soit autorisé à poser des questions.

Avec l'approbation du Comité, M. Crouse interroge aussi le témoin.

Le témoin s'engage à donner, lors de la prochaine séance du Comité, un exposé sur la *Western Union* et la Société canadienne des télécommunications transmarines.

Un tableau comparatif des niveaux de l'emploi au National-Canadien pour les années 1954 à 1958 est déposé et il est ordonné que ce tableau soit imprimé. (Voir Annexe II du présent compte rendu.)

A 5 h. 45, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

## SÉANCE DU SOIR

(4)

Le Comité se réunit de nouveau à 8 heures sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), et Tassé —(19).

*Aussi présents:* L'honorable George H. Hees, ministre des Transports et M. C. A. Cathers, député.

Témoins: Les mêmes qu'à la séance du matin.

M. Gordon, assisté de MM. Dingle et Toole, est interrogé au sujet des rubriques suivantes du rapport annuel:

- Dépenses d'exploitation
- Impôts, locations et charges fixes
- Autres revenus y compris l'exploitation des hôtels
- Nouvelles réalisations

Des textes photocopiés des dépenses de premier établissement et du compte du revenu estimatif du National-Canadien pour 1959 (deuxième question du programme à l'étude) sont distribués aux membres présents.

A 9 h. 45 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 6 mai à 9 heures du matin.

*Le chef adjoint de la Division des comités,  
Antonio Plouffe.*



# TÉMOIGNAGES

MARDI 5 mai 1959.

## SÉANCE DU MATIN

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Le Comité des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande va commencer son travail par l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président, M. Donald Gordon, toujours frais et dispos, est prêt à nous donner toutes les explications que nous voulons obtenir au sujet du National-Canadien. Désirez-vous que le rapport soit lu?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je propose que le rapport soit considéré comme lu. Cela nous donnera plus de temps pour poser des questions et pour étudier le rapport paragraphe par paragraphe. Nous pourrions peut-être considérer le premier paragraphe comme un paragraphe de portée générale dont l'étude nous permettrait de discuter les grandes lignes de l'organisation du National-Canadien avant de faire l'étude du rapport paragraphe par paragraphe.

M. McPHILLIPS: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le rapport soit considéré comme lu et que nous l'étudions paragraphe par paragraphe. Quels sont ceux qui sont en faveur de cette proposition?

(Assentiment.)

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Donald Gordon président et directeur général

MONTRÉAL le 2 mars 1959

A l'Honorable George Hees,  
Ministre des Transports,  
Ottawa.  
Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter au nom du Conseil d'administration le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1958.

M. R. B. Brenan, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, membre du Conseil d'administration depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1944, a résigné ses fonctions le 21 janvier 1959. Le même jour, M. W. G. Stewart, C.R., de Moncton, a été nommé membre du Conseil en vertu du décret du Conseil 1959-53.

C'est avec le plus grand plaisir que je rends hommage, de la part de la Direction, à tout le personnel du Réseau pour ses bons et loyaux services.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

D. GORDON

## RAPPORT ANNUEL 1958

1. Le ralentissement de l'activité économique en 1958 a été la cause d'une baisse notable du trafic des Chemins de fer Nationaux du Canada dans presque tous les domaines. Par contre-coup les recettes ont fléchi de 6.4% par rapport à 1957, tombant à \$704.9 millions.



2. Malgré le relèvement continu des salaires dans le courant de l'année, les dépenses d'exploitation ont été réduites de façon appréciable. Cette réduction cependant n'a pas suffi à contrebalancer la baisse des recettes et l'augmentation marquée des charges fixes et a entraîné un déficit de \$51.6 millions.

3. Voici schématiquement les chiffres comparés de 1957 et de 1958:

	1958	1957
	(En millions de dollars)	
Recettes d'exploitation .....	\$704.9	\$753.2
Dépenses d'exploitation .....	700.0	734.6
Recettes nettes d'exploitation .....	4.9	18.6
Impôts et locations, moins autres revenus .....	10.0	11.2
Applicable aux charges fixes .....	5.1	7.4
Charges fixes .....	46.5	37.0
Excédent ou <i>déficit</i> .....	51.6	29.6

### TRAFIC & RECETTES

#### *Marchandises*

4. Le volume du trafic-marchandises des Chemins de fer Nationaux du Canada, calculé en tonnes-milles, a diminué de 4.4% en 1958. De plus, les recettes moyennes par tonne-mille ont fléchi. Il en est résulté que les recettes marchandises sont tombées à \$545.2 millions, soit \$42.0 millions ou 7.2% de moins qu'en 1957.

5. Le tonnage des marchandises est passé de 88.9 à 79.5 millions de tonnes, mais l'effet de cette baisse a été partiellement compensé par l'augmentation de la distance moyenne parcourue, qui est passée de 413 à 441 milles. Les diminutions principales dans le trafic ont touché les marchandises suivantes: houille, produits minéraux, pâte de bois, papier, produits sidérurgiques, automobiles et accessoires et produits pétroliers.

6. La recette moyenne par tonne-mille est tombée de 1.601 cent en 1957, à 1.554 cent en 1958. On doit attribuer cette baisse surtout à une augmentation des expéditions de céréales, l'une des denrées dont le taux de transport par chemin de fer est le plus bas.

7. La Commission des Transports a accordé une augmentation des tarifs marchandises de 3.6% à compter du 15 janvier 1958; le Gouverneur en conseil l'a refusée, après appel, avant même qu'elle n'entre en vigueur. Le 16 septembre, les Chemins de fer ont demandé une augmentation provisoire de 19%, en particulier, de 25 cents la tonne sur le charbon et le coke, ce qui représentait le minimum nécessaire au CN pour faire face aux augmentations de salaires qu'une commission d'arbitrage recommandait. La Commission des Transports a accordé aux Chemins de fer une augmentation provisoire de 17% en ce qui touche les tarifs marchandises, et de 22 cents la tonne sur le charbon et le coke, entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre.

8. Des tarifs spéciaux destinés, d'une part, à inciter les clients à expédier le plus possible par wagons complets et, d'autre part, à faire face à la concurrence de la route, ont permis d'amortir la baisse du trafic-marchandises. On a tenté de la même façon de stimuler le trafic-marchandises en multipliant les contrats à forfait.



*Voyageurs*

9. La baisse des recettes voyageurs, qui ont été de \$41.5 millions, s'explique par un fléchissement marqué du nombre des voyageurs et la diminution de la distance moyenne parcourue par voyageur. La baisse a été de 11.4%, soit \$5.3 millions, comparativement à 1957.

10. Le nombre des voyageurs a diminué de 8.5%, passant de 13.9 à 12.7 millions; la distance moyenne parcourue par voyageur est tombée de 108 à 100 milles; exprimée en voyageurs-milles, la baisse est de 15.3%.

11. La recette moyenne par voyageur-mille s'est élevée légèrement de 3.12 à 3.27 cents, résultat dans une large mesure des augmentations de tarifs accordées l'année précédente.

12. En 1958 aucune modification importante n'a été apportée aux tarifs.

13. Sur les 12.7 millions de voyageurs transportés par le CN, 4.8 millions étaient des voyageurs de banlieue, soit 38.1% du total. Les voyageurs de banlieue représentent 3.3% des recettes totales voyageurs.

14. Les recettes des autres services voyageurs, tels que les voitures-lits, les voitures-restaurants et les voitures-salons, ont baissé de \$2.2 millions en 1958, tombant à \$9.0 millions.

15. On s'est constamment efforcé de tirer parti des techniques d'étude des marchés pour appuyer sur des données aussi précises que possible l'établissement et la mise en œuvre de programmes de vente. On a redoublé d'effort pour accroître les voyages en chemin de fer en offrant divers services à des prix spéciaux, en particulier les tarifs de famille, les tarifs d'excursions en voitures ordinaires et les voyages organisés.

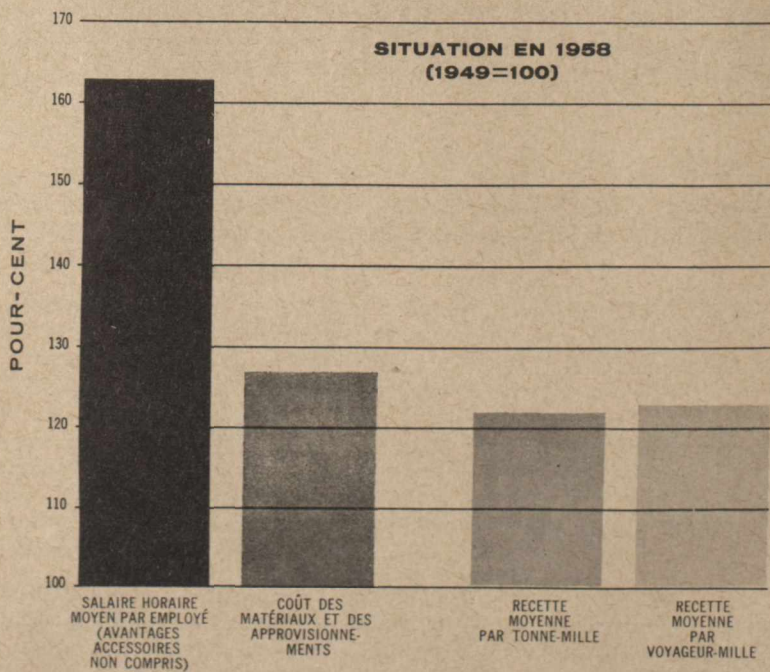
*Messageries*

16. Les recettes des Messageries ont été \$42.0 millions; elles n'ont guère varié par rapport à 1957. Le relèvement des tarifs dans le cas des colis de moins de 100 livres a compensé la baisse du volume du trafic.

## TRAFIC-MARCHANDISES 1949-1958



## INDEX DES DÉPENSES ET DES RECETTES





*Communications*

17. Au cours de l'année 1958, le *Northwest Communication System* a été transféré au Canadien-National, augmentant de ce fait l'avoir des actionnaires de \$17.8 millions. Au mois d'octobre, les Chemins de fer ont acquis également le capital-actions restant de la *Yukon Telephone Company Ltd.* Ces efforts ainsi que l'expansion des lignes particulières, du Telex et des autres services ont accru les recettes des Communications du Canadien-National de 15.9% sur 1957, pour donner un nouveau sommet de \$24.0 millions.

18. Bien que l'on ait enregistré une baisse de 9.9% dans le nombre des communications, soit 11.1 millions contre 12.3 millions en 1957, les recettes ont été supérieures à l'an passé à la suite de la mise en vigueur de nouveaux tarifs vers la fin de 1957.

19. Le service Telex a été étendu à dix autres villes canadiennes si bien que maintenant le réseau relie 21 villes du Canada, plus New-York. Le coût de ce service, qui assure l'appel direct et la communication instantanée et imprimée, dans les deux sens, entre les bureaux des abonnés, est beaucoup moins élevé que celui du téléphone interurbain.

20. Le service de transmission des émissions télévisées de Radio-Canada a été étendu à Trois-Rivières (P.Q.) et son extension est également prévue de Rimouski à New-Carlisle (P.Q.). L'établissement d'une liaison par micro-ondes pour la transmission des émissions télévisées et des communications générales entre Sydney (N.-É.) et St-Jean (T.-N.) s'est poursuivie.

21. Afin de faire face à la demande continue de lignes particulières et des services qui s'y rattachent, on a ajouté pendant l'année au réseau existant 31,000 milles de circuits téléphoniques porteurs et 109,000 milles de circuits télégraphiques porteurs.

22. Un nouveau service téléphonique, étendu à tout le pays et mettant en communication tous les aéroports a été établi à l'intention du ministère des Transports. Ce réseau exploité conjointement avec le Canadien-Pacifique assure ce que l'on appelle le Service d'information sur les Mouvements aériens.

*Dépenses d'exploitation*

23. Les dépenses d'exploitation sont passées de \$734.6 millions en 1957 à \$700.0 millions en 1958, soit une baisse de 4.7%.

24. Les frais d'entretien des voies ont augmenté de \$3.5 millions pour atteindre le chiffre de \$157.3 millions; cette hausse est surtout due à des augmentations de salaires se totalisant à \$3.7 millions. Le volume des travaux de voies en 1958 a été légèrement supérieur à celui de l'année précédente.

25. Les frais d'entretien du matériel ont été de \$16 millions plus bas qu'en 1957 surtout à la suite de la réduction de \$7.5 millions dans les dépenses de 1958, montant qui correspond à l'imputation supplémentaire inscrite en 1957 sur le compte d'amortissement des locomotives à vapeur. Les augmentations de salaires se rattachant au poste de l'entretien du matériel se sont élevées à \$2.7 millions.

26. Les dépenses de transport ont été réduites de \$23.0 millions en 1958, pour se fixer au chiffre de \$319.4 millions, malgré des augmentations de salaires de \$10.3 millions. Cette réduction reflète non seulement le volume moindre du trafic mais aussi les économies importantes réalisées dans l'exploitation des trains par suite surtout de la diésélisation progressive du Réseau.



*Rémunération et avantages connexes*

27. En comparaison de l'année précédente, l'augmentation des salaires et des avantages connexes a relevé de \$18.5 millions les dépenses de la Compagnie; au total, les salaires, afférents à l'exploitation, les pensions et les avantages sociaux ont représenté 64.6% du dollar-dépense de 1958.

28. La principale augmentation dans les frais de salaires a eu pour origine un accord conclu le 26 novembre entre la Compagnie et les représentants d'environ 71,000 employés sédentaires. Ce contrat, valide jusqu'au 31 décembre 1959, comportait une augmentation de salaire de 4 cents l'heure, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1958, plus des augmentations de 3% à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1958 et du 1<sup>er</sup> avril 1959. On a aussi prévu une augmentation de la participation de la Compagnie et des employés au Plan de Santé et de Bien-être.

29. Des accords passés en janvier 1959 avec la Fraternité des employés de trains, pour les employés itinérants en activité de service sur les lignes canadiennes, et avec la Fraternité des mécaniciens de locomotives, pour les mécaniciens de la région Ouest, ont eu aussi une répercussion sur les frais de salaires en 1958. Ces conventions triennales, avec rétroactivité sur presque toute l'année 1958, prévoyaient des augmentations de salaires en quatre tranches, donnant un total de 9.8% et de 9.5% respectivement. Des augmentations de salaires équivalentes à celles que les mécaniciens de la région Ouest ont reçues ont été proposées aux mécaniciens des régions Atlantique et Centrale; les pourparlers sont en cours.

30. Une autre augmentation dans les frais de salaires est intervenue à la suite d'accords conclus pendant l'année avec les employés des navires, des hôtels et d'autres secteurs.

31. Le différend avec la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotive, porté devant une Commission d'arbitrage en juin 1958, n'est pas encore réglé. Le point le plus important du litige était la proposition de la Compagnie qui demandait que la Direction du Canadien-National décide elle-même des conditions d'affectation des chauffeurs (aides) aux locomotives Diesel. Le syndicat déclarait de son côté que les conclusions de la Commission royale présidée par le juge R. L. Kellock relativement au cas des chauffeurs du Canadien-Pacifique n'avaient aucune portée sur le différend avec le Canadien-National. Le syndicat exigeait par ailleurs une augmentation de salaire de 18% ainsi que des avantages accessoires plus étendus.

*Impôts, locations et charges fixes*

32. Les impôts et les locations payés par les Chemins de fer pour l'année 1958 ont baissé de \$1.5 million, se chiffrant à \$19.2 millions. Les locations d'installations et de matériel ont baissé de \$2.3 millions à la suite du volume de trafic moindre, mais ceci a été partiellement compensé par une augmentation de \$0.9 million dans les impôts qui se sont élevés à \$17.5 millions en tout.

33. Les charges fixes sont passées à \$46.5 millions en 1958, soit \$9.5 millions de plus que l'année précédente. Sur cette augmentation, \$1.6 million représente l'intérêt sur de nouveaux emprunts faits dans le courant de l'année et s'élevant à \$135.5 millions, y compris \$31.1 millions pour Air-Canada; \$4.2 millions correspondent au renouvellement à des taux d'intérêt plus élevés de \$289.3 millions de prêts non échus. Le reste de l'augmentation des charges fixes est surtout imputable au paiement de l'intérêt pendant l'année entière sur les emprunts de 1957.



*Autres revenus*

34. Les autres revenus, figurant page 29, se sont élevés à \$9.2 millions contre \$9.4 millions en 1957. Les Northern Alberta Railways ont simplement pu couvrir leurs propres frais d'exploitation et n'ont versé ni intérêt ni dividende.

*Exploitation des hôtels*

35. Le revenu net provenant des hôtels appartenant aux Chemins de fer est passé à \$1.9 million, intérêt non compris, soit \$0.3 million de plus que l'année précédente.

36. L'hôtel Reine Élisabeth a été officiellement inauguré à Montréal le 17 avril. Ce nouvel hôtel de 21 étages qui vient s'ajouter aux autres hôtels des Chemins de fer, a suscité beaucoup d'enthousiasme. Grâce à cet établissement, Montréal est en voie de devenir rapidement l'un des plus grands centres de congrès d'Amérique du Nord.

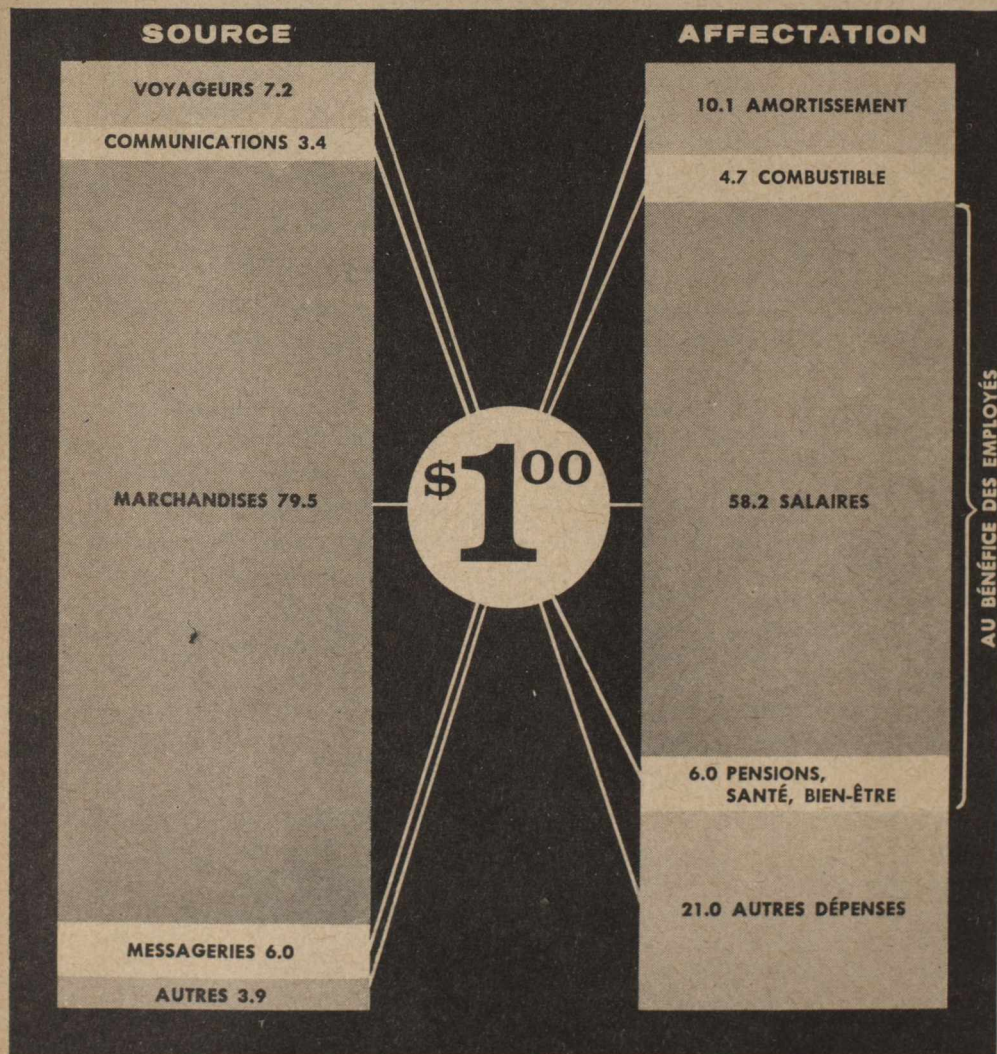
37. A Halifax, l'addition d'une aile à l'hôtel Nova Scotian a commencé. On aménagera ainsi 160 chambres afin de faire face aux besoins croissants de cette ville en plein développement.



## NOUVELLES RÉALISATIONS

38. En vue de trouver de nouveaux clients et d'améliorer l'exploitation, la Compagnie a poursuivi en 1958 la construction de nouveaux embranchements et la modernisation de son matériel et de ses installations. Ces travaux ont nettement apporté une amélioration au service dont bénéficie le public ainsi que d'importantes économies pour les Chemins de fer.

## LE DOLLAR-RECETTE EN 1958





39. Bon nombre de ces améliorations ont nécessité des déboursés de capital assez importants, dont les détails sont donnés page 32. Le parc du Canadien National figure page 36.

#### *Nouvelles Lignes*

40. La ligne de Chibougamau dans le Nord du Québec se distinguera par son importance parmi les nouvelles lignes secondaires du Réseau. On a posé les voies, ainsi que la première couche de ballast sur une section de 65 milles, de St-Félicien au lac Chigoubiche, et sur l'autre section, qui va du lac Chigoubiche au lac Caché, on a commencé à poser les voies. Le régilage et la construction des ponts dans cette section sont également bien avancés.

41. Du lac Optic au lac Chisel au Manitoba, sur 52 milles, le régilage se poursuit et à la fin de l'année les travaux étaient bien avancés. Cet embranchement desservira une exploitation minière appartenant à la Hudson Bay Mining Smelting Company.

#### *Voies*

42. Afin d'accroître la vitesse, la longueur et le tonnage de ses trains, la Compagnie a poursuivi l'amélioration de ses emprises. On a posé de nouveaux rails sur 862 milles et, par l'utilisation de rails de récupération, amélioré 326 milles de lignes secondaires. Le programme d'amélioration de la ligne principale dans la région Ouest est entré dans sa troisième année. Les travaux, qui s'échelonnent sur six ans, procèdent au rythme prévu.

43. En même temps qu'on rénovait les voies pour améliorer l'exploitation des trains, il a fallu prolonger les voies d'évitement dans tout le Réseau. Les travaux dans ce sens se sont poursuivis en 1958 et, à la fin de l'année, les subdivisions comprises entre Montréal et Winnipeg se prêtaient à la circulation de trains de 100 wagons et celles de Winnipeg à Edmonton, de trains de 117 wagons. Lorsque ces travaux seront terminés, les subdivisions de la ligne principale transcontinentale pourront donc recevoir des trains d'au moins 100 wagons partout.

44. La mécanisation de l'entretien des voies s'est poursuivie en 1958 avec l'achat de 260 appareils spéciaux.

#### *Signaux*

45. L'installation de la Commande Centralisée de la Circulation dans quatre subdivisions, qui a fait suite aux projets techniques très poussés mis au point en 1957, a débuté en 1958 et sera terminée au début de l'an prochain. On a également prévu l'installation de la CCC dans cinq autres subdivisions en 1959.

46. L'adoption de la CCC dans la zone ouest de Winnipeg a permis une amélioration de l'exploitation.

47. Ces travaux font partie d'un programme à longue échéance qui prévoit l'utilisation de la CCC dans quarante subdivisions, soit 4,000 milles de la voie principale transcontinentale. De sensibles économies dans l'exploitation résultent déjà de ces réalisations.

#### *Triages et centres ferroviaires*

48. La construction a été très active pendant l'année dans le but de pourvoir les Chemins de fer de triages et d'installations ferroviaires des plus modernes. Dans les nœuds ferroviaires de Montréal, de Moncton et de Winnipeg la construction des trois triages à buttes a progressé de façon satisfaisante. A Montréal, le régilage et le drainage ont été presque terminés; les ponts ont été construits et un tiers des voies a été posé. Le déblaiement et le régilage passablement avancés à Moncton, débutaient à Winnipeg en septembre.



49. Des études ont été commencées pour trouver une solution à la congestion croissante des installations de manutention des marchandises dans la région de Toronto. On a conclu en principe qu'un triage à buttes serait nécessaire ainsi que la pose de voies d'accès. Ce nœud important complètera la série de grands triages dont le CN envisage la réalisation.

50. Les travaux d'amélioration et d'agrandissement ont été parachevés pendant l'année aux triages de Pontiac (Michigan) et de Saint-Jean (N.-B.). Ils sont presque terminés à Sarnia, Joffre, Edmonton et Port-Mann, de même qu'à Flint et Battle-Creek sur les lignes du Grand Trunk Western.

51. L'agrandissement des triages de Campbellton (N.-B.) et de Sydney (N.-É.) en est au stade préliminaire alors qu'à Corner-Brook (T.-N.) on a commencé la pose des rails. A la fin de l'année, on projetait d'agrandir les installations de Saint-Jean à Terre-Neuve.

#### *Diésélisation*

52. La diésélisation systématique s'est poursuivie dans le Réseau avec la livraison de 303 nouvelles locomotives. Cette réalisation complète la diésélisation de la région Atlantique et de la rive sud du Saint-Laurent à l'est de Montréal. La conversion vapeur-Diesel est également à peu près terminée dans les districts suivants: Québec, Colombie-Britannique et Ontario-Nord.

53. La plupart des locomotives Diesel acquises au cours de l'année sont du type route et manœuvre, de façon à servir à la fois aux grandes lignes et dans les triages. A la fin de 1958, la traction Diesel représentait 88% des tonnes-milles brutes du trafic-marchandises, 95% des locomotives-heures dans les triages et 83% des voitures-milles.

54. Un nouvel atelier pour l'entretien courant des Diesel a été terminé à Montréal. C'est l'un des principaux centres d'entretien pour la région centrale. Un atelier analogue était presque terminé à Edmonton. On travaillait également aux plans d'aménagement d'un atelier du même genre à Moncton pour desservir le nouveau triage à buttes.

55. A Senneterre (P.Q.), on a entrepris la construction d'un atelier de moindre envergure qui permettra de faire les petites réparations aux locomotives en service dans le nord de l'Ontario et du Québec.

#### *Matériel roulant*

56. En 1958, on a mis en service toute une gamme de matériel nouveau afin d'adapter le parc de la Compagnie aux besoins sans cesse changeants en matière de transport. Le service des marchandises dispose de 2,190 wagons nouveaux, dont deux wagons plats spéciaux d'une capacité de chargement extraordinaire (168 tonnes). Sont compris également dans ces nouvelles acquisitions cinq wagons frigorifiques en aluminium qui ont fait l'objet d'essais pour déterminer leur supériorité, du point de vue économique, sur les wagons frigorifiques de type classique. A la fin de l'année, le parc marchandises comptait 1,296 wagons de moins, à la suite de désaffectations et de conversions.

57. On a installé des dispositifs de calage sur 50 wagons plats à affecter au service rail-route qui a de plus en plus la faveur de la clientèle et on a commandé 125 wagons à deux planchers pour automobiles. Ce genre de wagon, né de recherches antérieures du Canadien National, se révèle excellent.

58. On a ajouté au parc voyageurs 97 voitures, y compris cinq autorails et 51 voitures-chambrettes climatisées, de type récent.

#### *Amélioration du service*

59. Les services voyageurs et marchandises ont été nettement améliorés dans tout le Réseau. Les horaires des trains de marchandises en direction



des provinces Maritimes à partir de Montréal et de Toronto ont été réduits de 24 heures et, pour les marchandises en direction de Winnipeg à partir de Montréal et de Toronto, l'amélioration a été telle qu'elle permet un gain de 24 heures dans la livraison des marchandises.

60. A London, Port-Arthur et Winnipeg des installations ont été mises à la disposition des voituriers publics qui veulent utiliser le service rail-route. Le service rail-route utilisant les remorques des Chemins de fer a été étendu aux principaux centres des Maritimes.

61. Les horaires de 38 trains de voyageurs ont été réduits en moyenne de 1 heure 35 minutes, grâce principalement à la conversion vapeur-Diesel et à l'emploi d'auto-rails. Deux des principaux trains concernés sont l'Express Maritime et l'Océan Limité dont les horaires en direction de l'ouest ont été respectivement raccourcis de trois heures et d'une heure; d'autres réductions de temps moins sensibles ont été apportées en direction de l'est.

62. Dans le courant de l'année on a mis en service des autorails sur six nouveaux parcours, un dans les Maritimes, un dans le Québec et quatre en Saskatchewan et en Alberta. A la fin de l'année, l'autorail assurait 19 parcours.

63. La voiture-caféteria mise au point pour servir des repas à prix modiques se révélant avantageuse, on a converti six autres voitures-restaurants pour faire face aux besoins. On a également augmenté l'emploi du service "Coffee Shop" et des voitures-dinettes; celles-ci entrent maintenant dans la composition du Continental entre Montréal et Vancouver.

64. Le 5 octobre, le traversier William Carson a commencé à transporter, à horaire fixe, des passagers, du courrier et des marchandises entre North-Sydney et Port-aux-Basques. Les améliorations portuaires et l'installation d'aides à la navigation n'étaient pas entièrement terminées à cette époque mais les essais indiquaient que ces améliorations étaient assez avancées pour assurer la sécurité de la navigation.

#### *Gare Centrale—Montréal*

65. La Corporation de la Place Ville-Marie, filiale de la Webb & Knapp (Canada) Limitée, à la suite d'un contrat de location passé avec le Canadien National le 1er Janvier 1958, a commencé en novembre les fondations d'un immeuble de 42 étages, qui sera aménagé en bureaux. Aux termes du contrat, la majeure partie des travaux en ce qui concerne la Place Ville-Marie doit être terminée le 1er janvier 1963.

66. En 1958, on a commencé également les fondations du futur siège social du Canadien National, auquel s'ajoutera un garage pour automobiles dans la zone même de la gare. L'immeuble groupera les services administratifs des Chemins de fer, actuellement dispersés dans une vingtaine d'endroits à Montréal.

#### *Calculs électroniques*

67. L'application des méthodes de corrélation des données brutes à la masse de renseignements nécessaires au bon fonctionnement des Chemins de fer (statistiques et surveillance) a fait des progrès appréciables.

68. L'ancienne méthode de comptabilité manuelle utilisée pour la facturation des mouvements des wagons à marchandises et les locations, etc., a cédé le pas à un système entièrement mécanique. Il s'agit là de la première étape du programme de modernisation de la comptabilité wagons. La deuxième étape de ce programme, c'est-à-dire l'établissement d'un réseau de télécommunications d'un océan à l'autre, qui permettra d'annoncer aux gares de triage la composition des trains de marchandises, d'aviser rapidement les expéditeurs des



mouvements des wagons et, en fin de compte, d'améliorer l'utilisation des wagons à marchandises, a également progressé. Ce réseau de communications et d'installations de triage entre Montréal et Toronto est en effet terminé; il atteindra Moncton en 1959.

69. Grâce à l'extension en 1958 du réseau de télécommunications en direction de Moncton et de Winnipeg, les opérations de paie des employés des lignes canadiennes se font maintenant au Centre électronique de Montréal.

70. Des études se sont poursuivies au cours de l'année en vue d'appliquer les calculs électroniques au contrôle des inventaires des matériaux et des approvisionnements. La mise en application du projet a débuté à la fin de l'année par l'installation d'un centre comptable des achats et des approvisionnements à Montréal.

#### *Recherche et expérimentation*

71. Le CN a continué l'étude des aspects techniques et économiques de ses différents services. Ces études ont donné cette année encore des résultats satisfaisants; suppression de service non rentables, mise au point et essai de nouveaux matériels.

72. Les recherches techniques et les essais de matériaux ont permis, par exemple, d'améliorer les caractéristiques d'utilisation des locomotives et des roues de wagons et la lubrification des moteurs Diesel. Visant à la fois à l'économie et à l'amélioration de la qualité, on a établi des normes pour une grande variété de matériaux.

73. Des expériences couronnées de succès ont été faites sur un wagon couvert chauffé, conçu par le CN pour la protection des denrées périssables pendant l'hiver. L'été, il présente tous les avantages du wagon couvert ordinaire. A la fin de l'année, on projetait de commander 200 de ces wagons.

74. Plusieurs études techniques sur des problèmes ferroviaires ont été entreprises en collaboration avec le Conseil national de recherches.

75. La section de la recherche opérationnelle, créée en 1957, a fait porter ses efforts sur le rendement des trains, l'utilisation des wagons à marchandises et des locomotives Diesel et le contrôle de l'inventaire. Un cerveau électronique a servi d'instrument d'analyse très souple pour déterminer le rendement des trains dans diverses conditions de charge, de rampe, de courbe, de vitesse-limite, etc.

## GÉNÉRALITÉS

### *Voie maritime du St-Laurent*

76. Au Pont Victoria, à Montréal, la construction de voies d'accès et de travées levantes supplémentaires a progressé; on évitera de la sorte l'interruption de la circulation routière au-dessus de la Voie maritime. L'aménagement de la voie ferrée de dérivation, qui permettra de contourner l'écluse de St-Lambert, s'est poursuivi.

### *Le chemin de fer de la baie d'Hudson*

77. Au début de 1958, le chemin de fer de la baie d'Hudson (administré jusqu'alors pour le compte du ministère des Transports), a été confié au CN dans les mêmes conditions que les autres chemins de fer du gouvernement canadien. Le poste "Avoir des actionnaires" a donc augmenté de \$34.7 millions.



*Collaboration prévue sous le régime de la Loi sur le Canadien National et le Canadien Pacifique, 1933*

78. La direction des deux compagnies a continué à étudier l'exploitation en commun de certains de leurs services de trains mais aucun changement n'a été apporté dans ce domaine au cours de l'année.

*Réorganisation de la structure juridique*

79. On a continué à travailler à la simplification de la structure juridique du Réseau. Le nombre de sociétés distinctes comprises dans le Réseau est passé de 45 à 37 et on prévoit encore d'autres réductions pour 1959.

## REVUE DE L'ANNÉE

80. Les résultats financiers de 1958 doivent être considérés comme particulièrement inquiétants. Il est donc opportun de formuler quelques commentaires sur les divers facteurs qui sont à l'origine des résultats de ces dernières années et qui laissent entrevoir l'avenir.

81. L'un des facteurs principaux est l'importance grandissante que prend pour les Chemins de fer le trafic ferroviaire créé par les industries de base, orientation due en partie aux pressions de la concurrence. Ce trafic qui représente la plus grande part du volume des marchandises est particulièrement sensible aux fluctuations de l'activité économique. Même si la régression économique est légère il peut en résulter un fléchissement assez marqué dans les recettes des Chemins de fer.

82. Le facteur isolé qui est probablement le plus important dans l'état du revenu net des Chemins de fer est l'augmentation constante des frais d'exploitation due aux relèvements des salaires et à la hausse du prix des matériaux. Au cours des dix dernières années, ces hausses de prix ont dépassé de beaucoup les recettes effectives fournies par les augmentations de tarifs, de sorte qu'en fin de compte les améliorations marquées du rendement de l'exploitation n'ont pas réussi à redresser la situation.

83. Les effets indirects de l'inflation sur les immobilisations n'ont pas été moins graves. Non seulement l'écart s'élargit entre les valeurs comptables et le coût des remplacements, lorsqu'il ne s'agit que de remplacer, mais de plus la hausse des prix rend de plus en plus coûteux le programme de réfection et de modernisation entrepris par la Direction à la fois comme nécessité et comme sécurité. Plus récemment, le relèvement des taux d'intérêt est venu grossir de façon substantielle les frais afférents aux emprunts. Signalons à cet égard que, dans les sept années qui ont suivi la mise en vigueur de la Loi sur la revision du capital, le Canadien National a obtenu près de 67% des capitaux nécessaires au moyen d'emprunts. En conséquence, les charges fixes se sont élevées de \$25.4 millions en 1952 à \$46.5 millions en 1958.

84. D'autres chemins de fer de l'Amérique du Nord font face à des problèmes du même genre et le présent rapport n'a pas pour but de laisser entendre qu'une situation déficitaire est inévitable ou que la Direction est dans l'incapacité d'influer sur les éléments importants du budget. Au CN comme dans la plupart des autres grandes compagnies ferroviaires on améliore sans cesse le rendement. Sans cesse également de nouvelles possibilités d'amélioration se présentent. Pour l'avenir, la tâche consiste à faire évoluer l'organisation générale, les moyens d'action et le personnel du Réseau de façon à offrir au public, de plus en plus habitué à choisir son mode de transport, le genre et le nombre de services qui lui plairont et qui conviendront à sa bourse. Ce travail se poursuit résolument.



## Bilan d'ensemble arrêté au 31 décembre 1958

<b>ACTIF</b>	
Disponibilités	
Encaisse.....	\$ 30,059,862
Dettes actives.....	61,507,394
Matériel et approvisionnements.....	87,237,502
Autres disponibilités.....	8,469,872
État: solde à recevoir sur le compte déficit.....	3,591,424
	\$ 190,866,054
Caisse d'assurances.....	15,000,000
Placements dans les filiales non consolidées....	133,909,529
Immobilisations	
Voies.....	2,123,290,967
Matériel.....	1,327,780,808
Autres.....	97,258,515
	3,548,330,290
Moins amortissement inscrit.....	559,499,403
	2,988,830,887
Autres valeurs actives et paiements ultérieurs	
Autres placements.....	1,703,327
Paiements anticipés.....	2,907,897
Escompte non amorti: dette à long terme....	14,557,211
Autres valeurs actives.....	10,675,510
Paiements ultérieurs.....	12,417,826
	42,261,771
	\$3,370,868,241

<b>PASSIF</b>	
Exigibilités	
Dettes passives.....	\$ 74,270,066
Dépenses courues.....	23,973,342
Autres exigibilités.....	2,090,409
	\$ 100,333,817
Provision pour assurances.....	15,000,000
Autres dettes et recettes ultérieures.....	28,041,707
Dette à long terme	
Titres, débentures et obligations sur le matériel.....	1,033,808,970
Prêts et débentures de l'État.....	484,791,699
	1,518,600,669

### AVOIR DES ACTIONNAIRES

État canadien	
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	389,518,135
882,320,571 actions privilégiées, 4% de la Canadian National Railway Company.....	882,320,571
Mise de fonds de l'État dans les chemins de fer du gouvernement canadien....	432,549,139
	1,704,387,845
Part du public dans le capital-actions des filiales	4,504,203
	1,708,892,048
	\$3,370,868,241

Les notes de la page 28 font partie intégrante du présent bilan.  
Le Contrôleur,  
J. L. TOOLE.



## RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons examiné les livres et les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1958. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tels sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que, compte tenu de l'accumulation de l'amortissement avant l'adoption de la méthode d'amortissement dont il est question à la note 1, le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires du Réseau au 31 décembre 1958 et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, et d'après les livres du Réseau. A notre sens, les états ont été préparés de la même façon que ceux de l'exercice précédent sauf qu'on a viré la provision pour amortissement supplémentaire comptabilisée en 1957 et qu'on a débité les pertes de capital au compte *avoir des actionnaires* tel qu'il est indiqué à la note 1, que nous approuvons.

De plus, nous rendons compte que le Réseau a, selon nous, tenu les livres de comptabilité requis et qu'il n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

Le 24 février 1959.



COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS D'ENSEMBLE  
AU 31 DÉCEMBRE 1958

Note 1. Immobilisations.

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

Amortissement des lignes canadiennes: on a continué à appliquer en 1958 la comptabilité d'amortissement utilisée, depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels, et depuis 1956 pour les voies, les emprises et les autres biens matériels sauf les terrains. Les taux utilisés sont fondés sur la durée prévue des propriétés, mais ne compensent pas l'amortissement non inscrit antérieurement selon la comptabilité de renouvellement et de désaffectation alors en vigueur, ni le déclassement accéléré dû à l'utilisation de matériel plus moderne. La réserve de \$7,500,000 pour amortissement supplémentaire figurant dans les comptes de 1957 a été supprimée dans ceux de 1958 et remplacée par un débit de \$7,000,000 à l'avoir des actionnaires afin de faire état des pertes de capital subies jusqu'au 31 décembre 1958 à la suite de la désaffectation prématurée des locomotives à vapeur et de l'insuffisance de la réserve d'amortissement correspondante.

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. Matériel et approvisionnement.

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 le matériel neuf des magasins généraux; sur l'évaluation utilitaire ou la valeur de revente, pour le matériel usagé, désuet ou hors d'usage.

Note 3. Capital-actions.

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

Note 4. Pensions.

Le 31 décembre 1958, les fonds accumulés au titre du passif des pensions, à la Caisse fiduciaire de pension, s'élevaient à \$203,525,180. Ce montant s'applique aux pensions versées aux termes du plan de 1935, à l'exclusion des pensions versées aux termes de plans antérieurs et des prestations augmentées qui ont été accordées aux employés participant au plan de 1935 et dont la mise à la retraite est antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1952. Conformément à sa ligne de conduite, le chemin de fer n'a transféré ni affecté aucun montant aux pensions qui pourront plus tard être versées à des employés actuellement en activité.

Note 5. Engagements importants.

(a) Chicago & Western Indiana Railroad Company:

Aux termes d'un bail conjoint supplémentaire en date du 1<sup>er</sup> mai 1952, la Grand Trunk Western Railroad Company et ses quatre compagnies co-propriétaires sont tenues de verser à la caisse d'amortissement, sous forme de loyer, des montants suffisants pour effectuer le remboursement des obligations à leur échéance et de payer l'intérêt dû sur les obligations du fonds d'amortissement, Série A, à 4½%, données en nantissement de première hypothèque et venant



à échéance le 1<sup>er</sup> mai 1982. La quote-part de la Grand Trunk Western est d'un cinquième, tant que chacun des co-propriétaires tient ses engagements. Le montant des obligations en circulation au 31 décembre 1958 s'élevait à \$55,808,000.

(b) Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company:

La Grand Trunk Western Railroad Company est solidairement responsable, par son cautionnement, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement des obligations de première hypothèque, Série A, à 3¼% de 30 ans, venant à échéance le 1<sup>er</sup> décembre 1982, au montant total de \$2,850,000 de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.

### État d'ensemble des revenus

	1958	1957
<b>RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Marchandises.....	\$560,265,237	\$604,932,271
Voyageurs.....	50,493,785	58,035,602
Messageries.....	42,610,340	42,926,608
Communications.....	23,962,528	20,750,060
Autres.....	27,615,520	26,521,423
Total des recettes d'exploitation.....	704,947,410	753,165,964
<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Entretien de la voie.....	157,280,243	153,760,070
Entretien du matériel.....	145,971,081	161,961,616
Trafic.....	14,773,879	14,507,955
Transport.....	319,380,898	342,364,345
Divers.....	5,936,138	7,066,328
Administration générale.....	56,679,260	54,895,727
Total des dépenses d'exploitation.....	700,021,499	734,556,041
Recette nette d'exploitation.....	4,925,911	18,609,923
<b>IMPÔTS ET LOCATIONS</b>		
Impôts courus—chemin de fer.....	17,466,769	16,573,037
Location de matériel—Débit net.....	1,634,395	3,856,235
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	89,202	229,065
Total des impôts et locations.....	19,190,366	20,658,337
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	14,264,455	2,048,414
<b>AUTRES REVENUS</b>		
Locations de lignes.....	45,351	45,362
Loyers divers (net).....	1,432,538	1,256,902
Revenus de biens étrangers au transport.....	1,261,124	1,436,271
Revenus des hôtels.....	1,895,447	1,606,824
Dividendes.....	194,892	374,061
Intérêts.....	3,687,046	2,919,346
Divers (net).....	968,162	1,323,308
Profits et pertes—Débit ou crédit net.....	290,293	485,479
Total des autres revenus.....	9,194,267	9,447,553
Déficit ou excédent non compris les charges fixes.....	5,070,188	7,399,139
<b>CHARGES FIXES</b>		
Locations de lignes.....	133,667	161,898
Intérêts sur les titres, débentures et obligations sur le matériel.....	33,872,693	24,766,117
Intérêts sur les prêts de l'État.....	11,097,583	11,049,277
Intérêts sur les autres dettes.....	345,388	308,155
Amortissement de l'escompte sur obligations.....	1,071,905	686,233
Total des charges fixes.....	46,521,236	36,971,680
Déficit.....	\$ 51,591,424	\$ 29,572,541



## Recettes d'exploitation

	1958	1957			
Marchandises			Messageries		
Marchandises.....	\$545,230,647	\$587,273,516	Service des messageries.....	\$ 42,006,646	\$ 42,189,962
Aiguillage.....	5,628,254	6,131,342	Agence ferroviaire des messageries.....	603,694	736,646
Camionnage.....	3,924,527	4,865,000	Total.....	42,610,340	42,926,608
Magasinage et stationnement.....	2,157,349	2,857,482			
Transbordement par bac.....	1,569,081	1,579,867	Communications		
Silos à grains.....	905,893	1,035,439	Service des communications.....	23,954,032	20,739,214
Quais.....	623,803	917,919	Commissions (É.-U.).....	8,496	10,846
Entreposage.....	225,683	271,760	Total.....	23,962,528	20,750,060
Total.....	560,265,237	604,932,271			
Voyageurs			Autres		
Voyageurs.....	41,492,781	46,818,462	Poste.....	10,378,342	10,549,873
Wagons-lits et wagons-salons.....	4,290,958	5,140,915	Locations (immeubles, etc.).....	1,731,756	1,668,916
Wagons-restaurants et wagons-buffets.....	3,401,765	4,455,867	Exploitation en commun.....	353,901	242,073
Transbordement bar bac.....	524,769	523,359	Divers.....	15,151,521	14,060,561
Privilèges de gares, de trains et de bateaux.....	432,599	493,940	Total.....	27,615,520	26,521,423
Restaurants.....	120,831	328,475			
Bagages (transport et consigne).....	213,901	258,275	Total des recettes d'exploitation.....	\$704,947,410	\$753,165,964
Divers.....	16,181	16,309			
Total.....	50,493,785	58,035,602			

## Dépenses d'exploitation

ENTRETIEN DE LA VOIE		1958	1957	ENTRETIEN DE LA VOIE—Suite	
				1958	1957
Surintendance.....	\$ 11,642,469	\$ 11,281,130	Constructions		
Voie			Tunnels, ponts et ponceaux.....	6,346,991	6,213,508
Entretien de la voie.....	47,297,331	50,891,829	Bâtiments de gares et bureaux.....	6,393,992	6,446,848
Traverses.....	778,289	804,457	Bâtiments de voie.....	1,085,156	965,721
Rails.....	2,875,275	1,807,532	Postes d'eau et de combustible.....	918,339	1,183,283
Autre matériel de voie.....	4,606,906	4,175,248	Ateliers et dépôts.....	3,821,396	4,097,208
Ballast.....	189,703	253,455	Silos à grains.....	76,040	100,135
Clôtures, paravalanches, panneaux.....	1,653,757	1,724,204	Quais.....	353,818	406,524
Petit outillage et accessoires.....	2,538,593	2,623,916	Centrales d'énergie.....	572,496	559,223
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable..	5,723,758	4,569,254	Autres constructions.....	66,100	36,336
Total.....	65,663,612	66,849,895	Total.....	19,634,328	20,008,786



ENTRETIEN DE LA VOIE—Fin

Communications et signaux		
Communications.....	11,498,079	10,430,743
Signaux.....	3,007,752	2,845,769
<b>Total.....</b>	<b>14,505,831</b>	<b>13,276,512</b>
Divers		
Machines pour la voie.....	4,053,986	3,638,469
Améliorations d'ordre public.....	980,156	821,458
Indemnités pour blessures.....	985,625	987,251
Assurance.....	100,140	348,513
Papeterie.....	182,345	186,662
Autres dépenses.....	1,481,906	1,362,632
Dépenses spéciales d'emprise.....	84,027	83,335
<b>Total.....</b>	<b>7,868,185</b>	<b>7,428,320</b>
Amortissements et désaffectations		
Amortissements.....	38,055,747	35,164,598
Désaffectations.....	69,646	111,669
Démolitions.....	532,009	475,068
<b>Total.....</b>	<b>38,657,402</b>	<b>35,751,335</b>
Installations exploitées en commun		
Entretien—Cr. net.....	691,584	835,908
<b>Total—Entretien de la voie.....</b>	<b>\$157,280,243</b>	<b>\$153,760,070</b>

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Surintendance.....	\$ 4,784,461	\$ 4,449,726
Machinerie		
Machines des ateliers et des centrales.....	4,326,327	4,605,407
Matériel		
Locomotives à vapeur.....	11,661,212	19,028,457
Locomotives Diesel.....	21,217,898	20,412,450
Wagons des trains de marchandises.....	41,081,683	41,009,254
Wagons et voitures des trains de voyageurs.....	19,294,237	17,955,771
Flotte.....	1,671,578	1,920,634
Matériel de service.....	4,288,466	4,317,570
Matériel de messageries.....	851,677	876,833
Camions.....	575,027	1,634,121
Autres.....	53,371	63,148
<b>Total.....</b>	<b>100,695,149</b>	<b>107,218,238</b>

ENTRETIEN DU MATÉRIEL—Fin

Divers		
Indemnités pour blessures.....	765,236	859,308
Assurance.....	271,254	386,254
Papeterie.....	158,045	160,144
Autres dépenses.....	1,478,306	1,367,819
<b>Total.....</b>	<b>2,672,841</b>	<b>2,773,525</b>
Amortissements et désaffectations		
Amortissement: autre matériel et machines.....	1,538,372	1,482,909
Démolition des machines réformées.....	28,507	15,511
Démolition du matériel réformé.....	429,773	414,600
Amortissement: matériel roulant et flotte.....	39,121,392	33,689,891
Amort. suppl.: locomotives à vapeur.....	7,500,000	7,500,000
<b>Total.....</b>	<b>33,618,044</b>	<b>43,102,911</b>
Exploitation en commun		
Entretien—Cr. net.....	125,741	188,191
<b>Total—Entretien du matériel.....</b>	<b>\$145,971,081</b>	<b>\$161,961,616</b>

TRAFIC

Surintendance.....	\$ 5,198,919	\$ 5,044,429
Agences.....	5,463,867	5,404,674
Publicité.....	1,955,534	1,975,586
Associations.....	298,228	301,606
Papeterie.....	865,018	872,912
Autres.....	146,541	75,185
<b>Total.....</b>	<b>13,928,107</b>	<b>13,674,392</b>
Colonisation et Agricuture.....	333,032	338,495
Développement industriel.....	340,974	329,504
Développements et ressources naturelles.....	171,766	165,564
<b>Total—Trafic.....</b>	<b>\$ 14,773,879</b>	<b>\$ 14,507,955</b>

TRANSPORT

Administration		
Surintendance.....	\$ 9,265,234	\$ 8,775,943
Ordonnance.....	4,636,460	4,611,505
<b>Total.....</b>	<b>13,901,694</b>	<b>13,387,448</b>







**État des immobilisations**

Immobilisations au 31 décembre 1957.....			\$3,301,645,288
Immobilisations en 1958			
Améliorations à la voie.....	\$ 60,159,115		
Grands centres ferroviaires.....	14,387,853		
Télécommunications.....	14,443,996		
Bâtiments de voie.....	10,839,329		
Voies de triage et embranchements.....	5,730,102		
Machinerie: voie et ateliers.....	3,302,355		
Signaux.....	3,934,965		
Sécurité aux passages à niveau.....	402,362		
Déviations de ligne.....	1,579,423		
Autres installations.....	1,583,416		
	<hr/>	116,362,916	
Lignes secondaires.....	9,808,097		
Hôtels.....	5,946,907		
Matériel.....	114,400,742	\$246,518,662	
	<hr/>		
Moins désaffectations en 1958.....		51,428,710	
		<hr/>	195,089,952
Placements du gouvernement canadien dans les chemins de fer du gouvernement			
Hudson Bay Railway (transfert).....	34,682,535		
Northwest Communication System (transfert).....	17,833,075		
Désaffectations.....	1,545,560		
	<hr/>	50,970,050	
Achat de la société Yukon Telephone Company Ltd.....		625,000	
		<hr/>	246,685,002
Immobilisations au 31 décembre 1958.....			<u>\$3,548,330,290</u>

**État de l'amortissement inscrit**

Amortissement inscrit au 31 décembre 1957.....			\$511,251,267
Plus fonds d'amortissement pour l'exercice			
Entretien de la voie			
Amortissement de la voie.....	\$ 38,055,747		
Entretien du matériel			
Amortissement du matériel roulant et de la flotte.....	39,121,392		
Revirement d'amortissement supplémentaire—locomotives à vapeur.....	7,500,000		
Autre amortissement s'appliquant à la machinerie et au matériel.....	1,538,372		
Autres biens matériels.....	1,122,225	\$ 72,337,736	
Moins montants afférents aux désaffectations.....	31,089,600		
Moins perte de capital au débit de l'Avoir des actionnaires	7,000,000	24,089,600	48,248,136
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Amortissement inscrit au 31 décembre 1958.....			<u>\$ 559,499,403</u>



## Dettes à long terme

### TITRES, DÉBENTURES ET OBLIGATIONS SUR LE MATÉRIEL

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1957	Transactions en 1958 Augmentation ou diminution	Montant au 31 déc. 1958
3½	20 juil. 1958	Débetures Canadian Northern	{ can. £ Sterling	\$ 5,315,545 320,961	\$ 5,315,545 320,961 380,023	
5	15 nov. 1958	Dettes envers la Province du Nouveau-Brunswick	\$ can.	380,023		
3	15 janv. 1959(a)	Obligations Canadien National 20 ans	\$ can.	35,000,000		\$ 35,000,000
3½	4 mai 1960	Débetures Canadian Northern Alberta	£ Sterling	550,727		550,727
3½	19 mai 1961	Débetures Canadian Northern Ontario	£ Sterling	3,597,518		3,597,518
3	1 <sup>er</sup> janv. 1962	Obligations Grand Trunk Pacific	\$ can., am. ou £ St.	26,465,130		26,465,130
4	1 <sup>er</sup> janv. 1962	Obligations Grand Trunk Pacific	\$ can., am. ou £ St.	7,999,074		7,999,074
2½	1 <sup>er</sup> fév. 1963(b)	Obligations Canadien National 8 ans 1½ mois	\$ can.	250,000,000		250,000,000
3	3 janv. 1966(c)	Obligations Canadien National 17 ans	\$ can.	35,000,000		35,000,000
2¾	2 janv. 1967(d)	Obligations Canadien National 20 ans	\$ can.	50,000,000		50,000,000
2½	15 sept. 1969(e)	Obligations Canadien National 20 ans	\$ can.	70,000,000		70,000,000
2½	16 janv. 1971(f)	Obligations Canadien National 21 ans	\$ can.	40,000,000		40,000,000
3	1 <sup>er</sup> fév. 1947(g)	Obligations Canadien National 20 ans	\$ can.	200,000,000		200,000,000
2¾	15 juin 1975(h)	Obligations Canadien National 25 ans	\$ am.	6,000,000		6,000,000
4	1 <sup>er</sup> fév. 1981	Obligations Canadien National 23 ans	\$ can.		300,000,000	300,000,000
4½	1 <sup>er</sup> janv. 1980	Obligations Grand Trunk Western	\$ can., am. ou £ St.	400,000		400,000
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque	£ Sterling	795,366		795,366
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron Obligations de 2 <sup>e</sup> hypothèque	£ Sterling	1,228,399		1,228,399
5	Perpétuelles	Débetures diverses	£ Sterling	88,972		88,972
4	Perpétuelles	Débetures diverses	£ Sterling	8,784		8,784
2½	15 mars 1958	Émissions sur le matériel: Série "S"	\$ can.	2,800,000	2,800,000	
2½	1 <sup>er</sup> nov. 1958	Émissions sur le matériel: Série "T"	\$ can.	2,150,000	2,150,000	
2½	15 mars 1960	Émissions sur le matériel: Série "U"	\$ can.	5,500,000	2,200,000	3,300,000
2¾	15 janv. 1961	Émissions sur le matériel: Série "V"	\$ can.	4,725,000	1,350,000	3,375,000
Total des titres, débetures et obligations sur le matériel				748,325,499	285,483,471	1,033,808,970
Prêts et débetures de l'État						
Loi sur la revision du capital, 1952						
		Débeture 1 <sup>er</sup> janv. 1972	\$ can.	100,000,000		100,000,000
Chemins de fer du gouvernement canadien						
		Avances pour capital d'exploitation	\$ can.	16,771,981	216,110	16,988,091
Lois de finance et de garantie, 1954-1958						
		Prêts temporaires	\$ can.	290,638,431	5,841,709	284,796,722
Lois de remboursements, 1951 et 1955						
		Prêts pour rachat de dettes	\$ can.	216,557,439	133,550,553	83,006,886
Total des prêts et débetures de l'État				623,967,851	139,176,152	484,791,699
Total de la dette à long terme				\$1,372,293,350	\$146,307,319	\$1,518,600,669

NOTE:—(a) Rachetable au pair à partir du 15 janv. 1954  
 (b) Rachetable au pair à partir du 1<sup>er</sup> fév. 1961  
 (c) Rachetable au pair à partir du 3 janv. 1961  
 (d) Rachetable au pair à partir du 2 janv. 1964

(e) Rachetable au pair à partir du 15 sept. 1964  
 (f) Rachetable au pair à partir du 16 janv. 1966  
 (g) Rachetable au pair à partir du 1<sup>er</sup> fév. 1972  
 (h) Rachetable jusqu'au 14 juin 1962 inclus, à 101½;  
 différentes primes de remboursement par la suite.



## Avoir des actionnaires

État canadien			
Actions sans valeur nominale des Chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$ 396,518,135	\$ 7,000,000	\$ 389,518,135
Actions privilégiées à 4% des Chemins de fer Nationaux du Canada.....	861,354,082	20,966,489	882,320,571
Mise de fonds de l'État dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....	381,579,089	50,970,050	432,549,139
Total, État.....	1,639,451,306	64,936,539	1,704,387,845
Part du public dans le capital-actions des filiales.....	4,505,870	1,667	4,504,203
Avoir total des actionnaires.....	\$1,643,957,176	\$ 64,934,872	\$1,708,892,048
Total—Dette à long terme et avoir des actionnaires.....	\$3,016,250,526	\$ 211,242,191	\$3,227,492,717



## Compagnies constituant le Réseau national du Canada

## CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des compagnies		
1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires).....	\$ 389,518,135
	{ Canadian National Railway Company (privilégiées).....	882,320,571
		<u>\$1,271,838,706</u>

## CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	Nom de la compagnie émettrice	Appartenant à la compagnie numéro	Capital-actions émis	Appartenant au public
1	<b>Canadian National Railway Company</b> .....	(voir ci-dessus)		
2	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.	1	\$ 6,302,340	\$ 3,840
3	Canadian National Express Company.....	1	1,000,000	
4	Canadian National Hotels, Limited.....	1	29,257,700	
5	Canadian National Railways (France).....	1	1,886,114	
6	The Canadian National Railways Securities Trust.....	1	5 millions d'actions	
7	Canadian National Realities, Limited.....	1	40,000	
8	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000	
9	Canadian National Steamship Company, Limited.....	1	15,000	
10	Canadian National Telegraph Company.....	1	525,900	
11	Canadian National Transfer Company.....	1	500,000	
12	Canadian National Transportation Limited.....	1	500	
13	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	1	9,550,000	3,849,200
14	The Central Countries Railway Company.....	1	500,000	12,000
15	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.....	1	50,000	
16	The Great North Western Telegraph Company of Canada.....	1	373,625	6,825
17	The Minnesota and Manitoba Railroad Company.....	1	400,000	
18	The Minnesota and Ontario Bridge Company...	1	100,000	
19	Montreal and Southern Counties Railway Company.....	1	500,000	140,600
20	Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500	
21	The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000	
22	The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000	2,153
23	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	1	5,000,000	
24	The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	1	925,000	
25	The Quebec and Lake St. John Railway Company.....	1	4,508,300	489,160
26	The United States and Canada Rail Road Company.....	1	219,400	425
27	Vermont and Province Line Railroad Company	1	200,000	
28	Yukon Telephone Company Ltd.....	1	62,500	
29	<b>Central Vermont Railway, Inc.</b> .....	1	10,000,000	
30	Central Vermont Transportation Company...	29	200,000	
31	<b>Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company</b> .....	1	3,100,000	
32	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	31	2,000,000	
33	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.....	31	100,000	
34	<b>Grand Trunk Western Railroad Company (ordinaires)</b> .....	1	20,000,000	
34	<b>Grand Trunk Western Railroad Company (privilégiées)</b> .....	1	25,000,000	
35	Consolidated Land Corporation.....	34	64,000	
36	Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company..	34	200,000	
37	Industrial Land Company.....	34	1,000	

\$4,504,203

En plus des actions des Chemins de fer Nationaux du Canada, l'État canadien a investi \$432,549,139 dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Ces derniers ont été confiés aux Chemins de fer Nationaux du Canada et font partie de son réseau.



## Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1958

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale au Canada.....	22,027	36	195	23,258
Première voie principale aux États-Unis.....	1,438	182	123	1,743
Total.....	24,465	218	318	25,001
Autre voie principale.....	1,170	—	83	1,253
Embranchements, évitements et voies de triage....	6,949	74	1,587	8,610
Total général.....	32,584	292	1,988	34,864

## Placements dans les filiales non consolidés

Compagnies	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1957	Transactions en 1958 Hausse ou baisse	Placement au 31 déc. 1958
The Belt Railway Company of Chicago				
Capital-actions.....	7.69	\$ 240,000		\$ 240,000
Avances.....		51,450	\$ 333	51,117
Chicago & Western Indiana Railroad Company				
Capital-actions.....	20	1,000,000		1,000,000
Avances.....		5,272,544	327,660	5,600,204
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Com- pany—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	6,818,000	1,050,000	7,868,000
Obligations.....	50	13,549,500	2,000,000	15,549,500
Avances.....		1,150,000	1,000,000	150,000
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 Com- pany—Capital-actions.....	50	62,500		62,500
The Toronto Terminals Railway Company				
Capital-actions.....	50	250,000		250,000
Obligations.....	50	12,120,000	599,600	11,520,400
Avances.....			193,715	193,715
Trans-Canada Air Lines				
Capital-actions.....	100	5,000,000		5,000,000
Débentures.....	100	20,000,000	6,500,000	26,500,000
Avances.....		32,000,000	24,600,000	56,600,000
Vancouver Hotel Company Limited				
Capital-actions.....	50	75,000		75,000
Total.....		\$100,838,087	\$33,071,442	\$133,909,529



## Source et affectation des fonds en 1958

Source des fonds			
Montant à recouvrer du gouvernement canadien pour le déficit de l'année (l'acompte de \$48,000,000 reçu avant le 31 décembre 1958 y compris)			\$ 51,591,424
Augmentation de l'amortissement inscrit			
Fonds d'amortissement pour l'année.....	\$ 72,337,736		
Moins désaffectations.....	24,089,600	48,248,136	
<hr/>			
Dette à long terme			
Augmentation: titres, débetures et obligations sur le matériel.....	285,483,471		
Moins diminution des prêts du gouvernement canadien.....	139,176,152	146,307,319	
<hr/>			
Avoir des actionnaires—gouvernement canadien			
Emission d'actions privilégiées (4%) des Chemins de fer Nationaux du Canada.....	20,966,489		
Perte de capital sur désaffectation de locomotives à vapeur au débit de l'avoir des actionnaires (actions sans valeur nominale).....	7,000,000		
Placement supplémentaire dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....	50,970,050	64,936,539	
<hr/>			
Diminution du capital d'exploitation.....		17,703,398	
Compte courant du gouvernement canadien.....		12,981,117	
			<hr/>
			\$341,767,933
<hr/>			
Affectation des fonds			
Déficit de l'année.....			\$ 51,591,424
<hr/>			
Immobilisations			
Additions.....	\$246,518,662		
Moins désaffectations.....	51,428,710		
			<hr/>
			195,089,952
<hr/>			
Déboursé du gouvernement pour les chemins de fer du gouvernement canadien.....	50,970,050		
Propriété de la Yukon Telephone Company Ltd.....	625,000	246,685,002	
<hr/>			
Avances à Air-Canada.....			31,100,000
Divers.....			12,391,507
			<hr/>
			\$341,767,933
<hr/>			

## Matériel roulant mis en service en 1958

Matériel de traction		Matériel à voyageurs	
Locomotives Diesel-électriques		2 voitures ordinaires	
98 route et manœuvre de 1200 cv		1 voiture-restaurant	
64 route et manœuvre de 1750 cv		51 voitures-lits	
73 route et manœuvre de 1800 cv		32 wagons à bagages	
17 route (voyageurs) de 1750 cv		5 autorails Diesel	
14 route (voyageurs) de 1800 cv		6 autorails électriques*	
1 manœuvre de 250 cv*			
26 manœuvre de 900 cv			
11 manœuvre de 1000 cv			
<hr/>			
Locomotives électriques			
8 locomotives électriques de 300 à 600 cv*			
9 locomotives électriques de 400 à 900 cv*			
<hr/>			
321			
<hr/>			
78 générateurs de vapeur			
<hr/>			
Matériel à marchandises		Matériel de service	
401 wagons plats de 50 t.		10 grues pour Diesel de 30 t.	
2 wagons plats surbaissés de 60 t.		2 grues Burro de 12 t.	
2 wagons plats surbaissés de 137½ t.		1 grue de dépannage pour Diesel de 60 t.	
2 wagons plats surbaissés de 168 t.		1 grue de dépannage pour Diesel de 250 t.	
15 wagons à bestiaux de 30 t.		1 épandeur Jordan	
1,150 wagons à trois trémies de 70 t.		5 épandeurs-excavateurs Jordan	
200 wagons-tombereaux de 70 t.		145 wagons basculants de 50 t. (30 vegres cubes)	
13 wagons-trémies à trappes longitudinales de 40 t.		3 balayeuses à neige automotrices*	
88 wagons-trémies à trappes longitudinales de 70 t.		3 wagons automoteurs*	
80 wagons frigorifiques de 30 t.		1 wagon de service automoteur*	
205 wagons frigorifiques de 50 t.		4 wagons de service*	
20 wagons basculants de 30 t.			
12 fourgons de queue			
<hr/>			
2,190		176	
<hr/>			

\*Matériel des lignes électriques de compagnies affiliées qui ont été incorporées dans la compagnie-mère en 1958.



## Parc

	Au 1 <sup>er</sup> janvier 1958	Mis en service	Réformés	Convertis		Au 31 décem- bre 1958	Com- mandes non livrées au 31 déc. 1958
				Ajoutés	Réformés		
<b>Matériel de traction</b>							
Vapeur de route.....	1,192		193			999	
Vapeur de manœuvre.....	252		37			215	
Électriques.....	33	17				50	
Diesel-électriques							
route, marchandises.....	173				1	172	
route, voyageurs.....	88	31				119	32
route et manœuvre.....	742	235		1		978	95
manœuvre.....	430	38	1			467	23
<b>Total.....</b>	<b>2,910</b>	<b>321</b>	<b>231</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3,000</b>	<b>150</b>
Générateurs de vapeur.....		78		15		93	1
<b>Matériel remorqué, marchandises</b>							
Wagons couverts.....	81,860		2,461		263	79,136	125
Wagons plats.....	6,407	407	186		59	6,569	
Wagons à bestiaux.....	2,765	15	74			2,706	
Wagons-trémies.....	6,517	1,150	150		3	7,514	467
Wagons-tombereaux.....	12,047	200	103		1	12,143	
Wagons à minerai.....	1,649		6			1,643	200
Wagons à ballast.....	2,667	101	39			2,729	
Wagons-citernes.....	25					25	
Wagons frigorifiques.....	5,211	285	76		7	5,413	
Wagons basculants.....		20				20	
Fourgons de queue.....	1,853	12	58			1,807	
Autres.....	1					1	
<b>Total.....</b>	<b>121,002</b>	<b>2,190</b>	<b>3,153</b>		<b>333</b>	<b>119,706</b>	<b>792</b>
<b>Matériel remorqué, voyageurs</b>							
Voitures ordinaires.....	979	2	30	13	5	959	
Voitures mixtes.....	238		7			231	
Voitures-restaurants.....	104	1				105	
Voitures de colons.....	68		3			65	
Voitures-salons.....	76					76	
Voitures-cafétéria.....	18				1	17	
Voitures-lits.....	452	51			15	488	
Voitures de touristes.....	32				1	31	
Wagons à bagages et à messageries.....	1,415	32	15		1	1,431	
Wagons-poste.....	56					56	
Automotrices.....	53	11				64	1
Autres.....	81		9		15	57	
<b>Total.....</b>	<b>3,572</b>	<b>97</b>	<b>64</b>	<b>13</b>	<b>38</b>	<b>3,580</b>	<b>1</b>
<b>Matériel de service</b>							
Éléments utilisés.....	9,676	176	460	343		9,735	14
<b>Matériel flottant</b>							
Bacs transbordeurs.....	8					8	
Chalands.....	6					6	
Vapeurs.....	15					15	
Remorqueurs.....	5	1				6	
Auxiliaires.....	2					2	
<b>Total.....</b>	<b>36</b>	<b>1</b>				<b>37</b>	



## État statistique de l'exploitation du rail

	1958	1957
<b>Trains-milles</b>		
Service des marchandises.....	37,507,065	42,073,087
Service des voyageurs.....	23,075,444	23,820,127
Service des travaux.....	2,149,598	2,240,263
<b>Total des trains-milles.....</b>	<b>62,732,107</b>	<b>68,133,477</b>
<b>Locomotives-milles</b>		
Service des marchandises.....	38,121,199	43,555,662
Service des voyageurs.....	20,860,790	22,692,795
Manceuvre des trains—marchandises.....	2,822,898	3,288,334
—voyageurs.....	90,431	113,725
Manceuvre de triages—marchandises.....	15,795,607	17,612,051
—voyageurs.....	1,750,574	1,808,085
Service des travaux.....	2,241,965	2,320,934
<b>Total des locomotives-milles.....</b>	<b>81,683,464</b>	<b>91,391,586</b>
<b>Wagons-milles</b>		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,191,841,547	1,267,510,516
Wagons vides.....	625,143,146	645,368,069
Voitures ordinaires et mixtes.....	4,815,008	4,849,219
Autres.....	12,652,979	11,918,313
Fourgons de queue.....	37,875,657	42,538,945
	<b>1,872,328,337</b>	<b>1,972,185,062</b>
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	1,256,302	1,475,497
Wagons vides.....	171,597	60,746
Voitures ordinaires et mixtes.....	49,211,066	53,798,538
Wagons-lits, wagons-salons et panoramiques.....	51,384,129	59,010,840
Wagons-restaurants.....	8,263,208	9,469,868
Automotrices.....	3,895,660	2,293,943
Autres wagons (bagages, messageries, etc.).....	89,737,555	93,789,200
	<b>203,919,517</b>	<b>219,898,632</b>
Service des travaux.....	7,361,184	4,977,773
<b>Total des wagons-milles.....</b>	<b>2,083,609,038</b>	<b>2,197,061,467</b>
<b>Longueur moyenne des lignes exploitées.....</b>	<b>24,881.58</b>	<b>24,282.06</b>
<b>Trafic-marchandises</b>		
Trafic commercial—Tonnes.....	79,486,001	88,880,881
Trafic commercial—Tonnes-milles.....	35,076,836,756	36,673,910,825
Recette par tonne.....	\$6.85945	\$6.60742
Recette par tonne-mille.....	\$0.01554	\$0.01601
Distance moyenne.....	441.30	412.62
Tonnes-milles—trafic commercial au mille de voie.....	1,404,774	1,504,385
Tonnes-milles—tous trafics au mille de voie.....	1,467,772	1,587,684
Tonnes-milles brutes (wagons, marchandises et fourgons de queue).....	81,333,724,140	85,556,996,797
Tonnes-milles nettes (transports commerciaux et en service).....	36,521,092,001	38,552,235,048
Trains-heures, acheminement des marchandises.....	1,926,131	2,284,285
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises.....	41,764	37,017
Vitesse moyenne des trains de marchandises (milles-heure).....	19.5	18.4
Charge brute moyenne—train de marchandises (en tonnes).....	2,145	2,010
Milles de locomotive à vapeur par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	73	92
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	215	223
<b>Trafic-voyageurs</b>		
Voyageurs transportés.....	12,737,113	13,920,236
Voyageurs-milles.....	1,268,780,666	1,498,655,566
Recette par voyageur.....	\$3.25763	\$3.36334
Parcours moyen par voyageur (en milles).....	99.61	107.66
Recette par voyageur-mille.....	\$0.03270	\$0.03124
Voyageurs-milles au mille de voie.....	50,993	61,719
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	80.1	72.9
Milles de locomotive à vapeur par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	136	170
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	435	485
<b>Revenu net de l'exploitation du chemin de fer</b>		
Recette brute au mille de voie.....	\$28,332	\$31,017
Dépense brute au mille de voie.....	\$28,905	\$31,101
Revenu net de l'exploitation au mille de voie.....	\$ 573	\$ 84



## Tonnage commercial par denrée

	Année 1958 Tonnes	Année 1957 Tonnes	Augmentation ou diminution	
			Tonnes	Pourcentage
<b>Produits agricoles</b>				
Blé.....	6,638,859	5,960,203	678,656	11.39
Autres céréales.....	3,408,176	3,426,355	18,179	.53
Dérivés des céréales.....	3,300,170	3,315,126	14,956	.45
Fruits frais ou congelés.....	373,431	422,058	48,627	11.52
Légumes frais ou congelés.....	730,393	691,618	38,775	5.61
Autres produits agricoles.....	1,173,934	1,266,173	92,239	7.28
<b>Total des produits agricoles.....</b>	<b>15,624,963</b>	<b>15,081,533</b>	<b>543,430</b>	<b>3.60</b>
<b>Animaux et produits d'origine animale</b>				
Bétail.....	302,646	330,848	28,202	8.52
Beurre, œufs, fromage.....	52,159	59,377	7,218	12.16
Viandes fraîches, poissons et produits d'abattoirs et de conserveries (comestibles).....	289,048	328,364	39,316	11.97
Autres produits d'origine animale (non comestibles).....	152,602	199,923	47,321	23.67
<b>Total des denrées animales.....</b>	<b>796,455</b>	<b>918,512</b>	<b>122,057</b>	<b>13.29</b>
<b>Produits minéraux</b>				
Houille.....	8,535,371	10,270,018	1,734,647	16.89
Coke.....	799,999	957,506	157,507	16.45
Minéral de fer.....	1,997,265	3,211,103	1,213,838	37.80
Minéral d'aluminium et concentrés.....	464,498	542,785	78,287	14.42
Minéral de cuivre et concentrés.....	381,985	311,070	70,915	22.80
Minéral de nickel-cuivre et concentrés.....	1,343,524	1,849,341	505,817	27.35
Minerais (non ferreux) et concentrés (N.A.D.).....	1,385,981	1,475,673	89,692	6.08
Pétrole brut.....	271,370	502,652	231,282	46.01
Sable, gravier et pierre concassée pour la construction.....	8,416,150	8,630,665	214,515	2.49
Gypse brut.....	1,682,262	1,641,655	40,607	2.47
Autres produits minéraux non métalliques.....	3,425,820	4,002,504	576,684	14.41
<b>Total des produits minéraux.....</b>	<b>28,704,225</b>	<b>33,394,972</b>	<b>4,690,747</b>	<b>14.05</b>
<b>Produits forestiers</b>				
Billes, poteaux, perches et pilots (non compris le bois de chauffage).....	935,550	957,425	21,875	2.28
Bois de sciage, d'œuvre et contre-plaqués.....	4,026,108	4,142,645	116,537	2.81
Bois à pâte.....	3,505,414	4,962,465	1,457,051	29.36
Autres produits forestiers.....	208,803	276,080	67,277	24.37
<b>Total des produits forestiers.....</b>	<b>8,675,875</b>	<b>10,338,615</b>	<b>1,662,740</b>	<b>16.08</b>
<b>Produits manufacturés et divers</b>				
Sidérurgie: gueuses, loupes et lingots.....	368,184	620,681	252,497	40.68
Produits finis (fer et acier).....	637,792	772,985	135,193	17.49
Métaux non ferreux: mattes, saumons et lingots.....	1,051,139	1,063,442	12,303	1.15
Machinerie, chaudières et moulages.....	310,371	388,209	77,838	20.05
Essence.....	2,237,256	2,395,292	158,036	6.60
Fuel-oil.....	1,870,008	1,900,678	30,670	1.61
Autres produits pétroliers.....	653,040	769,789	116,749	15.17
Ciment.....	1,384,992	1,478,193	93,201	6.31
Plâtre, chaux, brique, pierre de taille, tuiles et tuyaux non métalliques.....	719,261	697,615	21,646	3.10
Pâte de bois.....	1,350,409	1,518,178	167,769	11.05
Papier-journal.....	1,989,605	2,423,945	434,340	17.92
Carton et panneaux de pâte de bois.....	847,069	827,082	19,987	2.42
Papier autre que papier-journal.....	659,199	668,146	8,947	1.34
Boissons.....	337,496	371,123	33,627	9.06
Conserves.....	766,381	775,807	9,426	1.21
Sucre.....	248,631	234,218	14,413	6.15
Instruments aratoires et tracteurs agricoles.....	135,983	128,641	7,342	5.71
Automobiles, camions et accessoires.....	1,750,779	2,087,884	337,105	16.15
Engrais chimiques.....	1,030,766	973,863	56,903	5.84
Déchets de métaux.....	827,991	1,299,946	471,955	36.31
Produits chimiques et acides (N.A.D.).....	892,870	1,027,577	134,707	13.11
Autres, en wagons complets, non mentionnés ci-dessus.....	4,701,108	5,500,505	799,397	14.53
<b>Total des produits manufacturés et divers.....</b>	<b>24,770,330</b>	<b>27,923,799</b>	<b>3,153,469</b>	<b>11.29</b>
Toutes les marchandises par wagon non complet.....	914,153	1,223,450	309,297	26.28
<b>Total général.....</b>	<b>79,486,001</b>	<b>88,880,881</b>	<b>9,394,880</b>	<b>10.57</b>



## État statistique des 25 dernières années

Année	Recettes d'expl.	Dépenses d'expl.	Recette nette d'expl.	Impôts locations et autres revenus	Revenus applicables aux charges fixes et dividendes	Charges fixes	Excédent ou déficit	Tonnes-milles commerciales	Recettes marchandises par tonne-mille	Voyageurs-milles	Recette par voyageur-mille	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen d'un employé (à l'heure)
	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Millions)	¢	(Millions)	¢		\$
1934	\$164,902	\$151,936	\$ 12,966	\$ 3,152	\$ 9,814	\$58,222	\$48,408	12,950	.974	723	2.259	78,532	.563
1935	173,184	158,926	14,258	4,787	9,471	56,893	47,422	13,509	.990	770	2.162	79,044	.590
1936	186,611	171,478	15,133	6,264	8,869	52,172	43,803	14,814	.982	831	2.048	83,506	.590
1937	198,397	180,789	17,608	6,684	10,924	53,270	42,846	15,165	1.014	953	1.987	84,363	.613
1938	182,242	176,175	6,067	6,929	862	53,452	54,314	14,505	.964	892	2.030	79,940	.653
1939	203,820	182,966	20,854	7,461	13,393	53,488	40,095	17,084	.938	875	2.035	81,672	.652
1940	247,527	202,520	45,007	8,667	36,340	53,305	16,965	21,532	.904	1,125	1.929	86,366	.650
1941	304,377	237,769	66,608	9,430	57,178	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1.810	95,362	.682
1942	375,655	288,999	86,656	9,923	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1.784	100,651	.730
1943	440,616	324,476	116,140	28,311	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1.848	106,893	.763
1944	441,147	362,547	78,600	5,099	73,501	50,474	23,027	36,016	.893	3,697	1.888	108,278	.827
1945	433,773	355,294	78,479	4,713	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1.953	110,591	.832
1946	400,586	357,237	43,349	5,626	37,723	46,685	8,962	30,812	.975	2,289	2.190	109,809	.898
1947	438,198	397,123	41,075	11,034	30,041	45,926	15,885	32,945	1.040	1,845	2.332	112,801	.927
1948	491,270	464,740	26,530	13,721	12,809	46,342	33,533	32,943	1.195	1,755	2.368	115,395	1.064
1949	500,723	478,501	22,222	15,633	6,589	48,632	42,043	30,922	1.276	1,621	2.671	116,057	1.104
1950	553,831	493,997	59,834	15,673	44,161	47,422	3,261	31,988	1.394	1,408	2.834	116,347	1.133
1951	624,834	580,150	44,684	11,539	33,145	48,177	15,032	36,435	1.369	1,611	2.947	124,608	1.294
1952	675,219	634,853	40,366	14,809	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2.964	131,297	1.425
1953	696,622	659,049	37,573	7,953	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2.984	130,109	1.525
1954	640,637	626,465	14,172	10,403	3,769	32,527	28,758	32,882	1.529	1,472	2.973	122,237	1.550
1955	683,089	629,013	54,076	10,354	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.001	119,430	1.560
1956	774,801	703,304	71,497	13,637	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.054	126,639	1.645
1957	753,166	734,556	18,610	11,211	7,399	36,972	29,573	36,674	1.601	1,499	3.124	124,620	1.716
1958	704,947	700,021	4,926	9,996	5,070	46,521	51,591	35,077	1.554	1,269	3.270	113,086	1.798



Le PRÉSIDENT: Le rapport commence par la lettre d'envoi de M. Gordon. Désirez-vous qu'on donne lecture de cette lettre?

M. DRYSDALE: Je propose que l'on omette cette lecture.

Le PRÉSIDENT: Ceci indique que chacun a lu attentivement le rapport d'un bout à l'autre. Voulez-vous que le président du National-Canadien nous fasse un exposé général?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois que ce serait une bonne idée de demander à M. Gordon de faire un exposé préliminaire sur la situation économique du National-Canadien au cours de 1958.

Le PRÉSIDENT: La proposition de M. Chevrier est excellente. Messieurs, êtes-vous en faveur de cette proposition?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, nous feriez-vous un bref exposé de l'ensemble de la situation? Nous passerons ensuite à l'étude du rapport.

M. DONALD GORDON (*Président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, avant de commencer, permettez-moi de vous présenter M. S. F. Dingle, vice-président (Division de l'exploitation), et M. J. L. Toole, vice-président (Division de la comptabilité et de la finance). Ces messieurs sont assis à la table avec moi.

Je n'ai pas préparé d'exposé général sur le sujet que vous avez mentionné et je me contenterai d'attirer l'attention sur un fait évident. Les recettes de la compagnie ont grandement baissé au cours de l'année 1958 en raison des conditions du trafic en général. Toutes les compagnies de chemin de fer de l'Amérique du Nord ont enregistré une diminution de leurs recettes.

Le ralentissement de l'économie a une influence très marquée sur le National-Canadien et sur son exploitation et cette influence se reflète naturellement par un déficit.

Le matériel que nous avons à notre disposition nous permet de faire beaucoup plus de transport que nous n'en avons fait en 1958. Si le volume du trafic avait augmenté en proportion de notre matériel, notre résultat financier se serait amélioré rapidement. En ce qui concerne les dépenses, nous ne devons pas oublier de prendre en considération les frais occasionnés par le matériel d'exploitation non utilisé. C'est là un élément important dans le bilan d'un service qui est obligé de prendre des mesures en vue des périodes de trafic intense. Cette obligation de pourvoir aux besoins d'une clientèle possible dépend du choix que peuvent faire les clients entre différents moyens de transports, pour chaque catégorie de marchandises, que ce soit le transport par route ou une autre forme de transport. Le nombre des expéditeurs qui peuvent choisir entre différents moyens de transport augmente sans cesse et les compagnies ferroviaires sont obligées d'essayer de réduire le montant des frais occasionnés par le maintien du matériel d'exploitation inutilisé mais tenu en réserve pour les périodes d'affluence.

Un des moyens que nous devons employer pour réduire les dépenses est de diminuer les services qui ne sont pas rentables et, si la chose est nécessaire, de les éliminer. Ce qui peut vouloir dire la fermeture de certaines agences, la réduction du nombre des trains et même l'abandon de certaines lignes. Ces mesures demanderont souvent certains sacrifices d'amour-propre ou de confort dans certaines localités en vue d'assurer un meilleur rendement pour l'ensemble du réseau. Quel que soit le niveau de la production, d'une façon générale nous visons à augmenter nos services. Nous essayons de le faire en effectuant de fortes dépenses de capital et en modernisant nos techniques.

Voilà, monsieur le président, ce que j'ai à dire comme exposé préliminaire. Quelques-uns de ces points pourront peut-être être discutés plus longuement au cours de l'étude du rapport.



M. CHEVRIER: Puis-je poser une question, monsieur le président? Je sais que, dans un exposé préliminaire comme celui que vient de faire le président, il est difficile d'expliquer d'une façon complète la diminution des recettes, mais le président pourrait-il nous dire quels sont les principaux domaines où cette diminution s'est fait sentir?

M. GORDON: Si vous regardez à la page 38 du rapport, monsieur Chevrier, vous y trouverez les données statistiques qui indiquent les diminutions et les augmentations pour les principales catégories de denrées. Vous constaterez que cette diminution a été générale et c'est naturellement la conséquence du ralentissement de l'économie qui s'est fait sentir d'une façon générale dans toute l'Amérique du Nord au cours de l'année 1958.

Heureusement, je veux dire que la situation a commencé à s'améliorer au cours du mois dernier et, même si je ne suis pas prêt à crier victoire, les chiffres de cette année indiquent clairement que la situation est meilleure que l'an dernier. Si j'ai bonne mémoire, les rapports les plus récents, ceux du mois de mars, indiquent une augmentation des recettes de 12 p. 100. Le nombre des wagonnées de marchandises est à peu près égal à celui de l'année dernière et les recettes des trois premiers mois de l'année ont augmenté de 7 p. 100 environ par rapport à la période correspondante de l'an dernier.

M. CHEVRIER: Quelle est la ligne de conduite du National-Canadien en ce qui concerne la concurrence sérieuse qu'offrent les compagnies de camionnage? Songe-t-on à acheter quelques-unes de ces compagnies comme le fait le Pacifique-Canadien ou bien laisse-t-on cette question de côté?

Le PRÉSIDENT: Si vous me le permettez, monsieur Chevrier, je vous rappellerai que ces sujets sont traités dans les différentes parties du rapport. Nous les trouvons dans les pages suivantes. Je me demande s'il ne serait pas mieux de les traiter au fur et à mesure que nous les verrons dans le rapport; de cette façon il n'y aura pas de chevauchement. Nous discuterons chaque sujet l'un après l'autre et nous avancerons plus vite si nous suivons l'ordre des paragraphes. Si nous n'observons pas cette règle, nous nous exposons à de longues et fréquentes répétitions.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je ne veux pas qu'il y ait chevauchement, mais je m'intéresse à l'organisation du National-Canadien et je me demande si nous devons en parler au début ou si ce sujet viendra plus tard et à quel moment.

M. GORDON: Pourrais-je faire une proposition, monsieur le président? Il me vient à l'idée que, si nous étudions le rapport paragraphe par paragraphe, nous pourrions parler de la prochaine année et de l'avenir en général lorsque nous arriverons au dernier paragraphe. Une fois que nous aurons vu tout le rapport les membres du Comité pourront poser des questions plus générales. Je fais cette proposition seulement pour favoriser la bonne marche de la discussion.

Le PRÉSIDENT: Je ne désire aucunement restreindre la discussion; mais, si nous procédons avec ordre et si nous étudions le rapport paragraphe par paragraphe, nous pourrions ensuite discuter en toute liberté avant d'approuver le rapport. Je crois que nous avancerons plus vite si nous étudions le rapport paragraphe par paragraphe comme il a été convenu. Nous commençons donc par le premier paragraphe, qui comprend des remarques générales du président.

M. FISHER: J'aurais une question à poser au sujet d'un tableau que nous étudierons plus tard. A la page 39, il y a un tableau synoptique sur les 25 dernières années et nous sommes tous intéressés à la partie qui traite du nombre d'employés et de leur salaire. Je me demande si vous pourriez nous fournir un exposé plus détaillé pour les cinq dernières années. Il y a une diminution



graduelle au cours de cette période et je me demande si cette diminution se fait sentir dans l'exploitation ou dans l'administration.

M. GORDON: Vous désirez avoir un exposé détaillé sur les différents groupes d'employés?

M. FISHER: Oui, afin de savoir où se fait sentir la diminution graduelle.

M. GORDON: Je verrai si je peux fournir cet exposé plus tard.

Le PRÉSIDENT: Comme nous le savons tous, les recettes d'exploitation ont diminué de 6.4 p. 100 par rapport à l'année précédente. Avez-vous des questions à poser au sujet de ce paragraphe?

M. CHEVRIER: Où en êtes-vous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au début du rapport. Désirez-vous que le président vous fasse lecture de ce paragraphe?

M. FISHER: Est-ce que, en 1958, on n'a pas surtout transporté de plus en plus de marchandises en vrac de moindre valeur et de moins en moins de marchandises d'une plus grande valeur sur de plus courtes distances?

M. GORDON: Oui, vous avez raison d'une façon générale. Les chemins de fer servent de plus en plus à faire du transport en vrac, c'est-à-dire qu'ils transportent de fortes quantités de marchandises qui rapportent moins de recettes. Cela ne veut pas dire que le National-Canadien se limite à ce genre de transport. Si vous voulez parler de l'ensemble du trafic, je puis vous assurer que nous essayons de conserver aussi le transport des marchandises qui rapportent plus de recettes.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons considérer que les trois premiers paragraphes sont un résumé du rapport annuel que le président du National-Canadien nous a présenté. Monsieur Fisher, si vous vous reportez aux paragraphes qui se trouvent sous la rubrique "Trafic et recettes", vous trouverez probablement la réponse à votre question. On y lit que les recettes du trafic-marchandises ont diminué de \$51,600,000.

M. CHEVRIER: Je vois, monsieur le président, que le montant des charges fixes a augmenté considérablement en 1958. Cette hausse est-elle attribuable aux dispositions de la Loi sur la revision du capital en ce qui concerne les charges fixes? Cette loi a-t-elle eu les effets que le National-Canadien en attendait?

M. GORDON: A peu près. La Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada nous dispense de payer sur une vieille dette, des intérêts qui s'élevaient annuellement à environ 25 millions de dollars. Nous sommes encore dispensés de payer cet intérêt, mais l'augmentation des charges fixes provient d'autres causes. Notre capital augmente constamment et nous devons payer annuellement des intérêts sur ce capital. De plus, nous avons émis des obligations à longue échéance pour rembourser au gouvernement des emprunts à courte échéance dont le taux d'intérêt est moins élevé que le taux des obligations que nous avons mises sur le marché.

En réalité, nous avons une entente avec le gouvernement. Nous faisons des emprunts à courte échéance du gouvernement à condition que nous mettions en vente des obligations des chemins de fer nationaux du Canada aussitôt que les marchés des obligations sera favorable. Vous avez probablement remarqué que nous avons émis hier des obligations pour une valeur de 150 millions de dollars. En raison de cette entente, le taux d'intérêt des emprunts à courte échéance du gouvernement est toujours moins élevé que le taux d'intérêt que nous devons payer pour des obligations à longue échéance qui sont vendues sur le marché. C'est pourquoi les charges fixes augmentent chaque fois que nous émettons une série d'obligations pour le public.



L'an dernier, nous avons émis des obligations pour une valeur de 300 millions de dollars. C'est ce qui explique en partie l'augmentation des charges fixes.

M. DRYSDALE: Je trouve que le paragraphe 3 est très intéressant. Je crois que le rapport entre les recettes et les dépenses est un bon point de comparaison pour les chemins de fer nationaux. Pour le Pacifique-Canadien, je remarque que le rapport entre les recettes et les dépenses est toujours de 92.2 p. 100 et tandis que, d'après mes calculs, ce rapport était de 96.2 p. 100 en 1957 et de 93.3 p. 100 en 1958 pour le National-Canadien. De plus, si on compare un autre rapport, le rapport entre les recettes nettes et les recettes brutes, celui du Pacifique-Canadien est constant en 1957 et en 1958 (il est de 7.8 p. 100), tandis que, d'après mes calculs, le rapport du National-Canadien était de 2.5 p. 100 en 1957 et de .69 p. 100 en 1958.

Le PRÉSIDENT: A quel paragraphe du rapport en êtes-vous rendus?

M. DRYSDALE: J'en suis au paragraphe 3 et je parle du rapport entre les dépenses d'exploitation et les recettes d'exploitation et du rapport entre les recettes nettes et les recettes brutes par comparaison avec le Pacifique-Canadien.

En d'autres termes, dans ces deux cas, les rapports du Pacifique-Canadien sont constants, d'après le rapport de cette compagnie pour 1958:

La diminution du volume de la production industrielle au Canada en 1958 a contribué à diminuer la demande en ce qui concerne plusieurs de nos services ferroviaires. Néanmoins, les membres du bureau d'administration estiment que l'année qui vient de s'écouler a été une année de réalisations sérieuses. Nous avons fait des progrès réels dans l'emploi des méthodes modernes et la baisse du revenu a été contrebalancée par une diminution proportionnée des dépenses.

Le PRÉSIDENT: A quelle page prenez-vous cet extrait?

M. DRYSDALE: A la page 5 du rapport annuel de 1958.

Le PRÉSIDENT: Du rapport du Pacifique-Canadien?

M. DRYSDALE: Oui.

M. GORDON: Je crois qu'il serait utile que je fasse une mise au point au sujet de la comparaison avec le rapport du Pacifique-Canadien. On ne peut pas faire une comparaison juste entre les rapports des deux chemins de fer, car ils ne sont pas rédigés d'après les mêmes principes. Si on veut essayer de comparer les chiffres du Pacifique-Canadien et les chiffres du National-Canadien, il faut d'abord faire plusieurs ajustements. Par exemple, le rapport du Pacifique-Canadien tient compte de la dépréciation fondée sur l'usure et nous, nous tenons compte de la dépréciation fixe.

M. DRYSDALE: Ne sont-ils pas revenus à la dépréciation fixe?

M. GORDON: Oui, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1958. Nous aurons donc une meilleure base de comparaison pour cette rubrique au cours des prochaines années. Cependant, pour 1958, on a tenu compte de la dépréciation fondée sur l'usure au cours des premiers mois.

Il y a aussi un autre ajustement à faire. Le Pacifique-Canadien a inscrit l'an dernier un montant de sept millions et demi de dollars pour la dépréciation des locomotives à vapeur et ce montant ne figure pas dans les dépenses d'exploitation, tandis que cette dépréciation est comptée dans les dépenses qui figurent au rapport du National-Canadien. Il y a beaucoup d'autres ajustements à faire si on veut comparer nos dépenses à celles du Pacifique-Canadien, car elles ne sont pas calculées d'après les mêmes principes. Il y a aussi la hausse des recettes provenant du transport routier. Si on fait les calculs pour le National-Canadien de la même façon que pour le Pacifique-Canadien, on trouve que le déficit net d'exploitation pour 1958 est de \$4,600,000 par comparaison avec un



bénéfice d'exploitation de \$23,600,000 en 1957, tandis que les chiffres du Pacifique-Canadien pour 1958 et 1957 sont des bénéfices de \$62,900,000 et de \$69,900,000.

Vous avez mentionné des recettes d'exploitation et vous avez comparé la baisse du pourcentage des recettes, qui était de 7.3 p. 100 pour le National-Canadien et de 4.1 p. 100 pour le Pacifique-Canadien. Les pourcentages qui expriment la diminution des dépenses des deux compagnies sont à peu près les mêmes, 3.3 p. 100 pour le National-Canadien et 3.2 p. 100 pour le Pacifique-Canadien. La raison de cette différence est que, en 1958, les dépenses d'entretien du National-Canadien ont été à peu près les mêmes qu'en 1957 et, comme le volume du trafic a fortement diminué, le rapport entre ces deux chiffres a considérablement changé et les recettes nettes d'exploitation ont baissé de \$27,800,000. D'autre part, les dépenses d'entretien du Pacifique-Canadien ont diminué de sorte que les recettes nettes d'exploitation de cette compagnie n'ont baissé que de 6 millions de dollars.

Il y a d'autres dépenses qui peuvent se comparer chez les deux compagnies ferroviaires. Il est important de ne pas oublier que le National-Canadien a adopté comme ligne de conduite de maintenir ses dépenses d'entretien à peu près au même niveau que l'année dernière, tandis que le Pacifique-Canadien a diminué les dépenses d'entretien.

Ici encore je m'empresse de donner une explication, car vous pourriez me demander quels sont les besoins en fait d'entretien dans chaque compagnie de chemin de fer. Je ne veux pas vous laisser l'impression que je critique le Pacifique-Canadien parce qu'il a diminué ses frais d'entretien. Il est bien possible qu'il ait eu moins de dépenses d'entretien à faire que nous n'en avons eu.

Par exemple, au National-Canadien, nous avons entrepris depuis plusieurs années un programme de réparation des lignes de la région de l'Ouest et ce programme coûtera 47 millions de dollars. Nous avons réparti ce programme sur six années. Même si le volume du transport a diminué, nous avons décidé qu'il ne serait pas bon pour nous de ralentir la marche de ce programme. Tous les points de ce programme avaient été prévus et nous avons engagé la main-d'œuvre nécessaire pour le mettre à exécution. Nous avons donc décidé d'en continuer la réalisation.

Il faut aussi rappeler que le National-Canadien a posé de nouveaux rails et qu'il en a remplacé sur une distance de 1,112 milles en 1958 et sur une distance de 1,188 milles en 1957, alors que le Canadien-Pacifique n'a fait ce travail que sur une distance de 653 et 547 milles pour les mêmes années. De plus, le National-Canadien a remplacé deux fois plus de traverses que la Pacifique-Canadien en 1958. En dernier lieu, il ne faut pas oublier que le National-Canadien exploite beaucoup plus de lignes d'importance secondaire que le Pacifique-Canadien. Il n'est donc pas possible de comparer d'une façon exacte, au moyen des rapports, l'efficacité de l'exploitation ou les résultats financiers des deux compagnies. Il faut faire beaucoup de réserves.

M. DRYSDALE: Si je comprends bien les choses, on peut dire que le National-Canadien a à peu près le même genre de bilan que le Pacifique-Canadien. Maintenant que le Canadien-Pacifique tient compte de la dépréciation fixe, je me demande s'il serait possible d'ajouter aux futurs rapports annuels une comparaison entre les dépenses et les recettes ainsi qu'une comparaison entre les recettes nettes et les recettes brutes. Je remarque que le rapport du Pacifique-Canadien donne ces comparaisons, et, tout en tenant compte des remarques que vous venez de faire, je crois que la comparaison entre les dépenses et les recettes faciliterait la lecture de votre rapport.

M. GORDON: Je crois que c'est là une proposition utile. Je ne peux pas promettre de la mettre en pratique sans l'avoir étudiée; mais, avec quelques réserves, nous pourrions probablement vous donner ces comparaisons.



M. DRYSDALE: Je demande simplement qu'on prenne la chose en considération. De plus, le Pacifique-Canadien présente un état statistique comme celui que le Canadien-National présente à la page 39 de son rapport, mais il y a une colonne supplémentaire qui donne le rapport entre les dépenses et les recettes. On trouve ce tableau à la page 33 de leur rapport annuel. En 1929, le rapport était de 20.6 p. 100 et, à l'heure actuelle, il est de 7.8 p. 100. Nous avons ainsi un tableau d'ensemble précis et facile à consulter.

M. GORDON: Nous pouvons certainement donner ces chiffres, il n'y a aucun doute à ce sujet. Comme je l'ai déjà dit, j'hésite toujours à le faire, car il n'y avait pas jusqu'à présent l'uniformité nécessaire pour nous permettre de faire une comparaison; mais, si les méthodes de comptabilité deviennent plus uniformes et si les deux compagnies tiennent compte de la dépréciation fixe, ce travail de comparaison sera plus facile que par le passé.

M. DRYSDALE: Je comprends qu'il ne peut pas y avoir de vraie comparaison, mais ces renseignements nous donneront une idée du travail au cours de chaque année.

M. GORDON: J'ai mentionné quelques-unes des principales raisons qui nous ont empêchés de faire ce que vous demandez, mais je crois que, dans un an ou deux, nous pourrions faire des comparaisons plus facilement. Une autre raison pour laquelle il n'était pas facile de faire des comparaisons jusqu'à présent, c'est que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien visaient, par des méthodes différentes, à la diésélisation complète. Vous pourrez le constater dans un moment par les recettes et les dépenses d'exploitation au cours de la période de transition. Je crois que, à l'heure actuelle les deux compagnies en sont au même point et que leur programme de diésélisation sera terminé à peu près en même temps. Je prends donc note de votre proposition.

M. CHEVRIER: Vous avez aussi un grand nombre de services qui ne sont pas rentables, comme les services des voyageurs, les embranchements et autres services. Le National-Canadien envisage-t-il la possibilité d'abandonner ou de diminuer ces services non rentables?

M. GORDON: Oui, nous sommes à faire une étude très approfondie de cette question. Nous avons l'intention de présenter plusieurs propositions au sujet de ces services par la voie ordinaire, c'est-à-dire la Commission des transports; mais, comme vous le savez par votre propre expérience, c'est un travail lent et nous devons faire une enquête sur chaque point particulier.

M. CHEVRIER: Je suppose qu'il ne serait pas conforme au règlement que vous énumériez quelques-unes de ces propositions?

Le PRÉSIDENT: Quelles propositions?

M. CHEVRIER: Les services auxquels vous voulez apporter des changements.

M. GORDON: Je ne voudrais pas essayer de prédire les propositions qui peuvent être faites à la Commission des transports. Je crois que ce serait imprudent.

M. CHEVRIER: Je suis d'accord avec vous, mais je me demande si vous pourriez nous donner quelques explications générales. Par exemple, est-ce que ce sont les embranchements qui sont moins rentables que certains services de voyageurs?

M. GORDON: Comme je l'ai dit, ce serait vrai d'une façon générale.

Le PRÉSIDENT: Ce point n'est-il pas exposé sous la rubrique "Trafic et recettes"?

M. CHEVRIER: C'est une question qui a été soulevée au cours de la discussion au sujet de la comparaison entre l'efficacité du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Il est très difficile de s'en tenir toujours strictement à l'ordre des paragraphes.



Le PRÉSIDENT: En effet, mais il sera difficile d'étudier tout le rapport si nous passons toujours à des généralités.

M. CARTER: Suivons l'ordre des paragraphes et attendons à la fin pour entreprendre une discussion générale.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du rapport annuel?

M. FISHER: Quand vous ferez cette comparaison qui a été proposée par M. Drysdale, serait-il possible d'établir un rapport entre les recettes-marchandises par tonne-mille et le salaire moyen d'un employé pour nous donner une idée de la différence entre les deux compagnies ferroviaires?

M. GORDON: A titre d'explication générale, je puis dire que tous les chiffres qui se rapportent à la production, en ce qui concerne la direction générale du chemin de fer, peuvent être fournis ainsi que les chiffres que nous devons envoyer au Bureau fédéral de la statistique. Cependant, quand je suis arrivé au National-Canadien, j'ai trouvé qu'il régnait une véritable confusion par suite des innombrables données statistiques qui avaient été produites pour répondre à des questions posées au hasard au cours des années. Certains renseignements que vous nous demandez exigeraient des recherches très longues; mais, dans la mesure où ces renseignements font partie de nos données statistiques habituelles, nous n'avons aucune objection à fournir les chiffres que les membres du Comité désirent avoir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des paragraphes 1, 2 et 3? Sinon, nous passerons à la rubrique "Trafic et recettes".

M. FISHER: A la page 4 du rapport du Pacifique-Canadien, nous trouvons les protestations annuelles au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne vois rien à ce sujet dans votre rapport. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi? Est-ce parce que vous êtes un organisme du gouvernement que vous estimez qu'il ne vous appartient d'émettre une opinion à ce sujet ou est-ce parce que vous croyez que ce n'est pas important? Ou encore, est-ce parce que la région de l'Ouest est beaucoup plus importante pour le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je ne crois pas que l'on ait droit de me demander quelles sont les raisons d'agir du Pacifique-Canadien, mais je suis bien disposé à vous dire quelles sont celles du National-Canadien. Naturellement, j'ai mes propres idées au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Aussi longtemps que ces taux font partie de la législation du pays, nous croyons qu'il n'appartient pas à la direction des chemins de fer Nationaux du Canada de donner son avis à ce sujet. Si nous sommes invités par un organisme régulièrement désigné à faire connaître notre point de vue, nous sommes en mesure de le faire. Mais nous ne croyons pas qu'il nous revient de diriger une campagne en vue d'obtenir des modifications à cette législation.

M. CHEVRIER: Quelle proportion des recettes du National-Canadien est fournie par le transport des marchandises aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau? Combien le Pacifique-Canadien retire-t-il de plus que le National-Canadien pour le transport des marchandises aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: Le rapport du Pacifique-Canadien fournit le montant des recettes que la compagnie retire par suite de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. DRYSDALE: Ce montant égale 34 p. 100 des recettes qui proviennent du transport des marchandises.

M. GORDON: C'est le pourcentage qui figure au rapport du Pacifique-Canadien.

M. FISHER: Monsieur le président, je comprends très bien le point de vue de M. Gordon quand il dit qu'il ne peut faire aucun commentaire au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Cependant, s'il m'est permis de faire une



remarque générale, nous nous trouvons à voir seulement un côté de la médaille et les taux du Pas du Nid-de-Corbeau nous paraissent souverainement injustes à l'égard d'une compagnie ferroviaire et ils semblent fournir ouvertement des subventions à une certaine partie du pays. Aussi longtemps que le National-Canadien ne fera pas connaître son point de vue, nous n'aurons pas une idée d'ensemble du problème. Il serait intéressant de savoir quelle proportion du trafic du National-Canadien est soumise aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau et quel revenu la compagnie retire de ce trafic?

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gordon a laissé entendre qu'il pourrait fournir ces chiffres. Cependant, son travail consiste à diriger une compagnie ferroviaire et non à dicter une ligne de conduite au gouvernement. Il s'agit d'une décision gouvernementale et le président ne tient pas à donner son opinion à ce sujet.

M. GORDON: Je pourrais peut-être rappeler que l'on a annoncé dernièrement qu'une commission royale serait nommée et j'imagine que cette commission étudiera, en temps et lieu, tous les problèmes qui se rapportent aux taux de trafic-marchandises. De plus, on étudie à l'heure actuelle les taux de transport relatifs à la subvention récente de 20 millions de dollars. Au cours de ces deux enquêtes, on aura l'occasion d'étudier la question que vous avez mentionnée. Je crois que ce sera alors le moment pour nous de faire connaître notre point de vue.

M. CHEVRIER: Voilà la difficulté. Je doute que vous puissiez donner votre opinion car, lors de la discussion relative à la subvention de 20 millions de dollars, on nous a dit que nous ne pouvions pas discuter le mandat de la commission royale. Il est probable que c'est pour cette raison que M. Fisher vous a posé la question que nous discutons en ce moment.

Sans vous obliger à donner votre opinion, je me demande si je puis seulement vous demander...

Le PRÉSIDENT: Il semble que vous l'obligiez à donner son idée... sans l'obliger à le faire.

M. CHEVRIER: Je m'éloignais complètement de la question en demandant à M. Gordon s'il pouvait nous dire quel revenu le National-Canadien retire par tonne-mille pour le transport en général par comparaison avec le revenu qu'il retire aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ne pensez-vous pas que nous devrions savoir pour commencer si ces taux sont rémunérateurs?

M. CHEVRIER: Ma question vise à savoir quelle est la différence entre les recettes par tonne-mille pour le transport des céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau et les recettes provenant du transport d'autres marchandises. Vous dites qu'il y a une différence assez importante entre ces deux revenus?

M. GORDON: Si vous me le permettez, je vais formuler moi-même la question afin de savoir ce que vous désirez exactement.

M. CHEVRIER: Je connais votre adresse, monsieur le président.

M. GORDON: Je veux d'abord bien comprendre ce que vous voulez savoir. Voici la question comme je la comprends: "Quel est le pourcentage des recettes provenant du transport des céréales aux taux statutaires par rapport au revenu total par tonne-mille provenant du transport des marchandises dans tout le Canada pour l'année et quel est le pourcentage de ces recettes par rapport au revenu total." La réponse à cette question vous donnerait-elle satisfaction?

M. CHEVRIER: J'aimerais beaucoup avoir cette réponse.

M. GORDON: Très bien. Nous avons le pourcentage des recettes par tonne-mille pour le transport des céréales seulement, nous n'avons qu'un montant estimatif pour le transport des céréales et des produits des céréales. Voici ces



chiffres. En 1956, le pourcentage des recettes par tonne-mille provenant du transport des céréales seulement sont 5.7 p. 100 et les recettes provenant du transport des céréales et des produits des céréales égalent 6.3 p. 100.

A la question "Quels sont les chiffres pour 1957 et pour 1958?" Je répondrais: En 1957, les recettes par tonne-mille pour le transport des céréales sont de 14.8 p. 100 et, en 1958, de 17.1 p. 100. Les revenus pour le transport des céréales seulement ont été de 4.7 p. 100 en 1957 et de 5.5 p. 100 en 1958.

Les revenus pour le transport des céréales et des produits des céréales ont été de 5.4 p. 100 en 1957 et de 6.2 p. 100 en 1958.

Je pourrais continuer ainsi à me poser des questions pour remplir 15 pages du compte rendu, si vous le désirez, mais je crois que vous avez là l'essentiel.

M. DRYSDALE: Monsieur Gordon, quels sont les chiffres que nous pouvons comparer aux chiffres de la page 5 du rapport du Pacifique-Canadien, où il est dit que le transport des céréales égale 34 p. 100 de toutes les marchandises transportées en 1958 et que les recettes par tonne-mille du transport des céréales égalent 14 p. 100 du revenu total par tonne-mille? Pour le Pacifique-Canadien, les recettes pour le transport des céréales égalent 14 p. 100 du revenu total pour le transport des marchandises.

M. GORDON: Je vais vous trouver ce renseignement dans un moment.

M. CHEVRIER: Pendant que nous attendons, puis-je demander au ministre quand seront annoncés le mandat, les membres et l'objet de la commission royale?

M. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Ce sera bientôt, je crois, monsieur le président. Je le regrette, car c'est là une question très raisonnable et très grave, mais je ne peut pas vous donner une réponse exacte.

M. CHEVRIER: On nous a dit exactement la même chose il y a deux semaines.

M. HEES: Je le regrette, mais je ne peux rien ajouter.

M. CHEVRIER: Savez-vous quand la mesure concernant la subvention doit passer en deuxième lecture à la Chambre?

M. HEES: Cette mesure est encore à l'étude par le comité. Elle ne passera pas tant que la nomination d'une commission royale ne sera pas annoncée.

M. GORDON: Voici les chiffres que vous m'avez demandés. Le transport des céréales a rapporté \$26,700,000.

M. DRYSDALE: Ce chiffre représente quel pourcentage du revenu total?

M. GORDON: 4.9 p. 100.

M. CHEVRIER: A-t-on décidé si les taux en question étaient compensatoires?

M. GORDON: Je ne suis pas en mesure de traiter cette question maintenant, car je me suis déjà trop éloigné du sujet général pour me lancer dans des définitions. Il y a quatre ou cinq façons différentes de calculer les prix. La première chose qu'on devrait faire dans n'importe quelle enquête serait d'appeler des experts qui pourraient démontrer clairement tout ce que comporte la notion de "prix". C'est une question que je pourrais traiter sous son aspect général, mais il me faudrait beaucoup de temps et l'assistance d'experts en la matière.

M. DRYSDALE: Je crois que le juge Turgeon, dans son rapport de la commission royale, a défini ce que vous appelez compensation comme une sorte de prix minimum qui suffit à rembourser tous les débours.

M. GORDON: La comptabilité des chemins de fer est l'une des questions les plus complexes que je connaisse, et c'est beaucoup dire. Pour établir une sorte de prix approximatif, il faut inclure le volume du trafic, tel que le trafic des céréales, qui peut atteindre jusqu'à 50 p. 100 du trafic, pourrions-nous dire, dans certaines régions de l'Ouest canadien. Il s'agit d'une chose bien différente que si vous examiniez un tronçon de trafic dont le transport est rémunérateur,



car le transport d'une marchandise sur un réseau déjà établi diffère beaucoup d'un trafic tel que le trafic du Nid-de-Corbeau. Tout d'abord il faut envisager le problème en cherchant une base convenable sur laquelle on peut calculer les dépenses. Mais, dès que vous commencez à considérer le coût, vous devez considérer non seulement vos débours, c'est-à-dire les dépenses réelles d'exploitation, mais aussi toutes les dépenses que vous ne feriez pas du tout si vous n'aviez pas ce trafic. Vous ne pouvez pas établir le coût réel si vous ne tenez pas compte de ces frais, qui sont considérables. Le calcul du prix n'est pas une chose facile.

M. DRYSDALE: Est-ce que le Pacifique-Canadien et votre compagnie ont l'intention de se servir de la même base pour formuler la définition du coût?

M. GORDON: En effet. Nous aurons la même base et nous serons bien préparés tous les deux quant à la définition. J'estime que nous n'aurons aucune difficulté à définir le coût. Je crois que notre conception de la chose est bien sensée et que, pour la première fois, elle entraînera l'adhésion du public.

M. DRYSDALE: Dans les recettes provenant des taux sur les céréales, vous avez indiqué \$26,700,000 et vous avez dit dans le sixième paragraphe de votre rapport annuel que la recette moyenne par tonne-mille est passée de 1.601 cent en 1957 à 1.554 en 1958 et que cette baisse doit être attribuée surtout à une augmentation des expéditions de céréales, l'une des denrées dont le taux de transport par chemin de fer est le plus bas. Avez-vous eu une augmentation en 1957?

M. GORDON: Voici donc les chiffres. La somme correspondante pour les céréales en 1957 est de \$24,200,000.

M. DRYSDALE: Vous avez \$26,700,000 pour 1958.

M. GORDON: C'est à peu près la même chose pour les deux années.

M. DRYSDALE: Est-ce que le Pacifique-Canadien a les mêmes chiffres pour la même période?

M. GORDON: Environ 4.5 p. 100 en 1957.

M. ROBINSON: Je voudrais dire quelques mots au sujet du poste numéro quatre. M. Chevrier a posé une question tout à l'heure au sujet des lignes de chemin de fer qui rapportent peu. Pourrions-nous avoir une idée de ce qui s'est fait dans le passé et de ce qu'on pourrait faire pour remédier à la situation. Permettez-moi de vous lire un bref extrait d'une lettre écrite par le secrétaire de la commission industrielle de la ville de Wiarton. Avant de commencer, je dois vous dire que la compagnie avait demandé à la Commission des transports la permission d'abandonner cette ligne. La permission lui fut accordée. Puis on lui annonça que la ligne devait être maintenue pour le transport des marchandises. Il nous a été possible d'en contrôler les recettes depuis son établissement par le Grand-Tronc. Cette ligne a probablement été rentable jusqu'à présent, ou mieux jusqu'à ces dernières années, alors qu'on a opté pour le système de transport routier. Permettez-moi de vous lire un extrait de cette lettre.

Nous demandons un délai pour les raisons suivantes:

A— Depuis plus d'un an, quelque trente-cinq commerçants et citoyens de la ville de Wiarton ont placé leur argent dans la manufacture de meubles de l'endroit, afin que cette unique industrie locale ne fût pas abandonnée. Et, comme celle-ci a été vendue au cours de la semaine passée, l'avenir de Wiarton s'annonce plus propice.

B— Le nouvel acquéreur de cette manufacture de meubles, M. Erle M. Martin, *Plywood Associates Inc.*, 181 boulevard Labelle, Sainte-Rose (Laval), P.Q., va y fabriquer du placage. C'est aussi son intention de transporter son bois de Québec. Vous êtes sans doute dans une meilleure situation que nous pour apprécier l'importance



de cette compagnie québécoise et prévoir en même temps tous les avantages que peut procurer à votre compagnie cette nouvelle industrie de Wiarton.

C— La cessation immédiate des trains mixtes à Wiarton restreindrait sans aucun doute la quantité de marchandises qui arrivent présentement par chemin de fer, puisque les commerçants pensent que, si les marchandises doivent arriver à Wiarton au moyen du transport routier, il serait tout aussi bien que tout le trajet se fasse par camions.

Je ne lis que cela, mais je voudrais attirer votre attention sur quelques observations que l'honorable M. Hees a faites à la Chambre le 28 avril en réponse à une question.

M. CHEVRIER: Est-ce que c'était pendant la campagne électorale?

M. ROBINSON: C'était le 28 avril 1959 et cela fait partie d'une réponse qu'il donnait à la Chambre. Voici ce qu'il disait:

La direction des chemins de fer me fait savoir que depuis longtemps sa Division de l'expansion industrielle offre un service spécialisé à l'industrie en vue de favoriser l'expansion industrielle et le placement des manufactures. Ce programme s'adresse surtout à l'industrie canadienne. Pour rendre le Canada et le Canadien-National économiquement attrayants pour l'industrie, elle fait actuellement une campagne par correspondance afin d'établir une liste complète des officiers supérieurs des compagnies américaines en vue de les intéresser à établir des industries au Canada.

Je voudrais faire observer que la Direction aurait pu faire savoir au public qu'elle a l'intention de changer sa façon de servir l'industrie canadienne.

Voilà un cas important où la compagnie n'essaie pas d'aider l'industrie, sauf dans des conditions très favorables. Je ne blâme pas la direction dans son ensemble, mais je blâme la Commission des transports pour son manque de clairvoyance, en permettant à une compagnie de supprimer des services utiles comme ceux dont il vient d'être question.

M. GORDON: Vous revenez à la question générale. Nous venons tout juste d'en finir avec la question des tarifs-marchandises. La direction des chemins de fer est toujours aux prises avec ce problème et, chaque fois que nous en parlons, tout le monde crie que les tarifs-marchandises sont trop élevés, où que l'on se trouve. Si quelque part la direction des chemins de fer essaie de faire quelque chose de raisonnable en vue de diminuer les frais, tout le monde se met à protester.

Aucun problème, à mon avis, n'est examiné avec une pondération aussi méticuleuse que la demande d'abandon d'une ligne de voie ferrée. Par conséquent, je ne suis pas du tout d'accord avec vous quand vous insinuez qu'il y a un manque de clairvoyance ou d'égards envers une agglomération locale ou ses intérêts, quand on étudie une demande d'abandon de service. Quand les chemins de fer ont l'autorisation de la Commission des transports pour abandonner une ligne, vous pouvez être bien certains que nous avons bien prouvé la légitimité de notre demande. A titre d'exemple, permettez que je vous indique quelques-uns des points dont nous devons tenir compte lorsque nous nous présentons à la Commission des chemins de fer au sujet de l'abandon d'une ligne.

Facteurs que la Commission examine:

- 1—Les recettes des trois dernières années au moins.
- 2—Les dépenses des trois dernières années au moins.
- 3—Le service actuel des trains; le volume et le genre de trafic.



- 4—Les économies annuelles prévues pour les chemins de fer.
- 5—La distance entre les stations de la ligne ainsi que les autres installations ferroviaires et services de transport de la région.
- 6—Les autres services auxquels les intéressés peuvent avoir recours pour le transport du courrier en été comme en hiver.
- 7—La productivité de la région.
- 8—La répercussion sur les tarifs-marchandises.
- 9—La répercussion sur les employés.
- 10—La répercussion sur la valeur des propriétés et sur les impôts.
- 11—L'augmentation ou la diminution de la population de la région.

Il faut ajouter que nous n'abandonnons jamais une ligne sans un immense regret. Lorsque nous le faisons, nous agissons de notre mieux, soit en procurant un autre service, soit en démontrant qu'un service de concurrence est plus que suffisant pour les besoins régionaux.

Dans la région de Wiarton, je crois que les services qui restent répondent amplement aux besoins de la population. Wiarton est relié à Owen Sound par un train mixte qui a commencé à fonctionner le 22 juin 1958. Les messageries et les marchandises en wagonnées sont transportées par camion d'Owen Sound à Wiarton, tous les jours excepté le dimanche, depuis le 2 juillet 1958. Voici ce que je veux faire ressortir: Je ne crois pas qu'il soit juste envers la direction du National-Canadien de nous accuser d'un manque de considération envers les intérêts locaux.

M. ROBINSON: Pouvez-vous dire que la ligne de conduite adoptée à l'égard de Wiarton est juste?

M. GORDON: Très certainement. Le Service industriel du National-Canadien est prêt en tout temps à fournir des renseignements à n'importe quelle industrie qui désire s'établir au Canada, qu'elle vienne des États-Unis, du Royaume-Uni ou d'une région quelconque du Canada. Nous avons étudié toutes les régions et, si une industrie a besoin d'une ligne de voie ferrée, nous lui fournirons tous les détails sur les disponibilités de la région qu'elle a en vue. Nous avons toujours eu des succès dans le choix de l'emplacement des industries. S'il nous arrive de montrer une certaine préférence pour les villes ou les villages situés sur les lignes du National-Canadien, il s'agit, dans chaque cas, d'une décision absolument objective.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne diriez-vous pas que les industries emploient les deux chemins de fer, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, comme une sorte de victime obligée de maintenir les services-marchandises et le service de messageries dans certaines localités, afin que la population obtienne de meilleurs taux de la part des camions?

M. GORDON: Je n'y vois aucune objection. Nous devons nous rendre compte que tout cela fait partie de l'économie. Cela s'applique aussi au transport par voie fluviale et par voie aérienne. Ce qui arrive dans le cas du chemin de fer, c'est que, au début, c'est lui qui va vers la population. Il fournit ses services à la population et celle-ci dépend en grande partie de la ligne de voie ferrée. Mais, qu'on le veuille, ou non, on construit une route carrossable et alors surgit le problème de la concurrence. On n'éprouve aucun sentiment de loyauté envers les chemins de fer. Je ne me plains pas; je rapporte simplement les faits. Nous ne pouvons compter sur la loyauté de la population et dire: "Nous vous avons rendu service pendant cinquante ans aux jours de l'adversité; ne pouvons-nous pas compter sur vous maintenant?". On nous répond: "Assurément, mais aujourd'hui les camionneurs nous offrent leurs services pour la moitié du prix".

Le PRÉSIDENT: Je crois que presque tous les membres du Comité pourraient citer des cas où des lignes ont été supprimées. Je suis content que



vous ayez soulevé cette question, monsieur Robinson, mais je crois que nous nous éloignons du sujet en voulant traiter des cas particuliers. Je pourrais en citer trois ou quatre dans ma division électorale. Il y a plusieurs autres régions où le même cas se produit. M. Gordon a mentionné les facteurs qui sont pris en considération. Si quelqu'un veut citer des cas qui intéressent sa région, il sera obligé de le faire en termes à peu près semblables à ceux que nous avons lus dans un livre: c'est une diable de manière de faire fonctionner une ligne de chemin de fer, mais c'est la seule façon de le faire.

M. ROBINSON: Il s'agit d'une décision d'ordre économique, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est justement ce que j'ai essayé de faire ressortir. Je crois bien que M. Gordon a bien démontré que, du point de vue économique, on ne peut pas avoir l'un et l'autre. Si on veut éliminer le déficit, le système établi demande qu'on abandonne des centaines de courts trajets le long de la ligne. Cela peut paraître injuste envers la population intéressée, mais je crois que la décision de la Commission dans ces cas est tout à fait impartiale.

M. CHEVRIER: J'allais demander à M. Gordon si la Commission des transports n'a pas pour principe d'entendre ces causes "in extenso" et d'obliger les chemins de fer à bien justifier leurs demandes.

M. GORDON: Absolument. Si notre Service industriel peut être utile à une industrie ou à un projet bien déterminé dans votre région, nous serons enchantés de le savoir. Faites-nous connaître votre problème et nous serons très heureux de vous venir en aide.

M. DRYSDALE: Pour en revenir aux recettes moyennes par tonne-mille, je remarque qu'en 1957 elles étaient de 1.601 cent. Pendant la même année celles du Pacifique-Canadien étaient de 1.50 cent. En 1958 vous avez eu 1.554 cent de moyenne et le Pacifique-Canadien n'a eu que 1.47 cent. C'est l'une des premières fois où l'on trouve le Pacifique-Canadien inférieur au National-Canadien.

M. GORDON: C'est une conséquence des taux de transport du Nid-de-Corbeau. Le Pacifique-Canadien en a plus que nous et, en conséquence, nos recettes par tonne-mille sont censées être supérieures.

M. DRYSDALE: Serait-ce la seule raison?

M. GORDON: Presque uniquement.

M. CHEVRIER: Avez-vous les recettes par tonne-mille provenant des taux de transport du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: Certainement: 0.49 cent; environ un tiers de la moyenne des chemins de fer américains.

M. FISHER: Par tonne-mille?

M. GORDON: Oui.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pour le transport des mêmes produits?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: De même que le Pacifique-Canadien, vous voudriez obtenir que ces tarifs soient compensatoires, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, en se fondant uniquement sur les faits.

M. FISHER: Est-ce que vous pouvez donner année par année l'écart entre les recettes et les taux statutaires sur les céréales? Pensez-vous pouvoir faire cet historique? En d'autres termes, pouvez-vous revenir sur le passé?

M. GORDON: J'en doute. Je ne crois pas que nous puissions le faire pour les années passées; ce genre d'analyse n'a jamais été fait auparavant.

M. FISHER: Pourriez-vous fournir des chiffres qui indiqueraient la somme des subventions indirectes fournies au commerce des céréales par l'entremise des chemins de fer?



M. GORDON: Tout dépend de votre point de départ. Il est assez facile d'indiquer la moyenne des recettes perçues chaque année sur le transport des céréales. Si, au moyen de cette analyse, nous établissons le prix de transport, nous pouvons appliquer ces données à la solution du problème. Mais il serait absolument impossible de faire une analyse année par année, car nous n'avons pas le prix de base.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez d'un rapport annuel?

M. FISHER: Oui, mais nous allons adopter un projet de loi destiné à fournir une subvention directe de 20 millions à la main-d'œuvre des chemins de fer. Si nous pouvions obtenir le montant des subventions versées au commerce des céréales, nous pourrions aborder les deux aspects du problème.

M. CREAGHAN: Les subventions que vous mentionnez sont-elles destinées aux employés des chemins de fer ou aux expéditeurs? Selon moi il s'agit d'une subvention aux expéditeurs.

M. GORDON: Ce n'est pas moi qui fournis les 20 millions. J'imagine très bien que M. Hees sait ce qu'il a l'intention de subventionner.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Avant d'abandonner ce point que les producteurs de céréales de l'Ouest canadien ont reçu des subventions...

Le PRÉSIDENT: Il a dit: que la main-d'œuvre recevra une subvention.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Il en a déduit par analogie que le commerce des céréales a aussi été subventionné. Les chemins de fer ont eu 35 ans pour démontrer que les taux ne sont pas compensatoires. Dans les provinces centrales il y a les taxes convenues. Les taux de transport du Nid-de-Corbeau sont exactement la même chose. Si vous voulez trouver combien vous perdez sur les taux de ce genre, il serait juste aussi de savoir combien vous perdez sur vos taxes convenues.

M. GORDON: Aucune taxe convenue n'entre en vigueur avant que les chemins de fer n'aient affirmé qu'ils sont compensatoires. C'est une condition fondamentale. C'est la formule du prix de revient qui est applicable à ce trafic.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Va-t-on appliquer la même formule à l'évaluation des taux du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: C'est précisément ce que nous essayons de faire.

M. DRYSDALE: Quant aux taxes convenues, à qui devez-vous prouver qu'elles sont compensatoires?

M. GORDON: La législation spécifique qu'elles doivent être compensatoires. C'est pour cela que nous sommes toujours sur le qui-vive.

M. FISHER: Est-ce que la liste des taxes convenues est déposée dans chacun des bureaux régionaux des chemins de fer?

M. GORDON: En ce moment ce détail m'échappe.

M. FISHER: C'est ce que je croyais.

M. GORDON: On peut facilement se les procurer.

M. FISHER: J'ai abordé cette question à la Chambre avec le ministre afin d'obtenir les taxes convenues, mais on m'a dit qu'on ne donne pas ces renseignements. Alors j'ai posé cette autre question: Les fournit-on aux points divisionnaires?

M. DRYSDALE: Pourriez-vous m'indiquer l'endroit où il est dit que les taxes doivent être compensatoires?

M. GORDON: Je ne peux pas vous le dire au pied levé, mais je sais que c'est le principe qui doit être suivi.

M. DRYSDALE: Je n'ai pas pu trouver ce que vous demandez. J'ai ici l'article pertinent de la Loi sur les transports.



M. GORDON: Tout ce que je sais, c'est que nous devons prouver qu'elles sont compensatoires.

M. DRYSDALE: C'est là une affirmation plutôt vague. Puisque nous traitons des charges convenues, pourriez-vous me dire quel montant en dollars les taxes convenues ont fourni au National-Canadien?

M. GORDON: Voulez-vous dire le pourcentage de l'année passée?

M. DRYSDALE: Oui, le pourcentage de vos recettes totales.

M. GORDON: C'est là un chiffre que je devrai me procurer: la valeur totale en dollars des recettes provenant des taxes convenues?

M. DRYSDALE: Oui, ainsi que le pourcentage que cela représente.

Le PRÉSIDENT: A quoi comparez-vous ces recettes? Vous voulez les chiffres seulement ou un tableau comparatif?

M. GORDON: Il peut se faire que je l'aie ici même.

M. DRYSDALE: Simplement le pourcentage des taxes convenues par rapport aux recettes totales.

M. GORDON: Les recettes estimatives des taxes convenues ont été de 26 millions en 1955, de 39.8 millions en 1956, de 44 millions en 1957 et de 55.6 millions en 1958.

M. DRYSDALE: Ces chiffres représentent quel pourcentage de vos recettes totales?

M. GORDON: Il faudrait faire le calcul pour chaque année. Cela représente 10.2 p. 100 en 1958.

M. DRYSDALE: Ce qui m'intéresse, c'est que le nombre des taxes convenues semble augmenter chaque année. J'essayais de calculer quel pouvait en être l'effet sur vos recettes.

M. GORDON: Le nombre de ces taxes augmente chaque année et je m'attends à ce que cela continue. C'est une des armes les plus efficaces que nous ayons trouvées au point de vue concurrentiel. La règle générale est que nous établissons une taxe convenue avec chaque expéditeur qui s'engage à nous confier un certain pourcentage de ses produits. Nous lui fixons un tarif à cette condition. La taxe varie selon le pourcentage de ses chargements. Nous devons être prêts à établir une semblable taxe à l'usage de tous les expéditeurs du même produit qui acceptent les mêmes conditions.

M. CHEVRIER: Il en est ainsi surtout depuis que la loi a été adoptée. Vos recettes ont presque doublé; elles ont passé de 26 millions de dollars en 1954 à 55 millions en 1958.

M. GORDON: Oui, ce changement de législation nous a donné la possibilité d'établir des taux assez rapidement. Auparavant il nous fallait beaucoup de temps pour savoir si la Commission donnerait son consentement.

M. CHEVRIER: Est-ce que cette législation aide aux chemins de fer?

M. GORDON: Bien entendu.

M. CHEVRIER: Il y a aussi une autre innovation: celle du transport rail-route.

M. GORDON: C'est exact.

M. CHEVRIER: Comment fonctionne ce genre de transport depuis qu'il a été organisé? Pourriez-vous nous donner une idée de l'augmentation des recettes que les chemins de fer ont obtenue grâce à ce mode de transport?

M. GORDON: Monsieur Chevrier, je me demande si vous voulez insister sur cette question. Vous me demandez de divulguer un procédé concurrentiel que je préférerais taire. Cependant, je dirai qu'en général la situation s'est améliorée de façon satisfaisante.

M. FISHER: Concurrence avec qui?



M. GORDON: Avec le Pacifique-Canadien.

M. BROOME: J'ai une question à poser au sujet des subventions compensatrices Est-Ouest. Ne serait-il pas vrai de dire que le trafic augmente sans cesse dans cette région du nord de l'Ontario qui relie l'Est à l'Ouest et qu'on croit privée de trafic. Ne serait-il pas vrai de dire aussi que la ligne qui traverse les Rocheuses, de Jasper jusqu'à la vallée du Fraser, constitue une autre vaste région non productive entre les Prairies et la côte du Pacifique? En d'autres termes, n'y a-t-il pas deux régions non productives?

M. GORDON: J'en doute. Je crois bien qu'il s'agit là d'une question théorique au sujet de certaines régions géographiques, une question que je ne pourrais pas traiter.

M. BROOME: Je crois que la situation géographique de cette région non productive du nord de l'Ontario est nuisible aux expéditeurs de la côte du Pacifique.

M. GORDON: Je crois que c'est là une question d'opinion. C'est une chose qu'on peut difficilement prouver.

M. BROOME: On le peut, car la région subventionnée est à l'est des Prairies et cela signifie que les industriels de l'Est qui expédient dans la direction des Prairies ont l'avantage de taux d'expédition inférieurs à ceux que paient les expéditeurs de la côte du Pacifique.

M. GORDON: Je veux dire que cette doctrine de la subvention compensatrice Est-Ouest n'est pas une théorie que les chemins de fer doivent nécessairement défendre.

M. BROOME: C'est ce que je pense.

M. FISHER: Pourriez-vous nous indiquer dans quelle mesure votre réseau a bénéficié de ces subventions au cours des deux dernières années?

M. GORDON: Quelle proportion des 7 millions de dollars?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je pense qu'on peut la trouver. En 1958 nous avons reçu environ \$3,352,505.

M. FISHER: Environ la moitié?

M. GORDON: Précisément.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser?

M. MCPHILLIPS: Avez-vous le montant des recettes des lignes d'embranchement comparativement au montant total des recettes d'exploitation, de manière à faire voir quelles sont les lignes d'embranchement qui ont été rémunératrices?

M. GORDON: Non, car il s'agirait là d'une analyse de grande envergure et nous ne pouvons la faire.

M. MCPHILLIPS: Vous n'avez pas ces chiffres?

M. GORDON: Non, pas pour chaque ligne.

M. CARTER: Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser sur les tarifs-marchandises. Est-ce que la direction a une certaine liberté au sujet de la fixation des tarifs-marchandises? Avez-vous des limites minimums ou maximums?

M. GORDON: Nous en avons pour les tarifs concurrentiels. La règle générale est que les tarifs de catégories et les tarifs pour certains produits désignés sont fixés par la Commission des transports et que nous pouvons exiger ces tarifs. En général, poussés par la concurrence, ces tarifs sont réduits. Techniquement parlant, nous avons la liberté d'appliquer ces tarifs concurrentiels jusqu'au maximum, chaque fois que nous le croyons possible. Mais le facteur principal en cette matière est la concurrence qui oblige à abaisser les tarifs.



M. CARTER: Est-ce que les tarifs approuvés par la Commission des transports constituent la limite maximum?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Vous ne pouvez pas les dépasser?

M. GORDON: Nous ne pouvons pas dépasser la limite maximum pour les tarifs de catégories et les tarifs de produits désignés.

M. CARTER: Est-ce que cela s'applique aussi aux tarifs imposés en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: J'ai ici un problème que je ne comprends pas bien. Un chargement de marchandises qui part du Nouveau-Brunswick et qui est envoyé à Corner Brook (Terre-Neuve) est soumis à un certain tarif; je crois qu'il est de \$1.18 par cent livres. Je suppose que cela tombe sous la Loi relative aux taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Mais voici ce que je ne comprends pas. Si ces marchandises sont importées de l'étranger et déchargées à St-Jean (Nouveau-Brunswick) pour être ensuite expédiées à Corner Brook (Terre-Neuve), en plus de \$1.18 vous exigez une majoration de 20 p. 100 et, en sus de tout cela, 7.5 p. 100 pour frais de manutention portuaire. Assurément, cela est de nature à diminuer l'expédition ou l'importation des marchandises à travers les provinces Maritimes.

M. GORDON: Il y a un peu de confusion dans tout cela. Si ces marchandises sont transportées par eau, pourquoi ne pas les décharger directement à Terre-Neuve?

M. CARTER: On pourrait le faire, car le navire fait escale à Terre-Neuve. Le transport se fait à bord d'un vaisseau qui s'arrête à divers ports de mer.

M. GORDON: Je ne crois pas pouvoir traiter une telle question, parce que l'expérience m'a appris à ne donner mon opinion que dans les cas bien clairs. Si M. Carter me fait savoir de façon bien précise le genre d'expédition dont il est question, je ferai étudier la question. Des généralisations en cette matière conduisent à toutes sortes de complications.

M. CARTER: Je peux vous donner tous les détails immédiatement.

Le PRÉSIDENT: Comme M. Gordon l'a laissé entendre, je crois que nous pourrions nous engager ici dans la discussion de questions qui relèvent de décisions d'ordre administratif, car il y a beaucoup de différences dans la concurrence entre les transports par eau, par rail, par route et ainsi de suite.

M. CARTER: Ceci n'a rien à voir avec les tarifs de transport par eau.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que non, mais la question comporte des points de détail qui exigeraient des explications du président de la compagnie.

M. CHEVRIER: Ne pourrions-nous pas permettre à M. Carter de nous exposer son cas en quelques mots, afin que M. Gordon puisse se renseigner?

M. GORDON: Je déclare que je ne puis pas m'engager à répondre à des questions portant sur des cas spécifiques. Cependant, monsieur Carter, si vous me donnez tous les détails nécessaires, je ferai étudier la question et vous dirai la raison pour laquelle on a imposé les tarifs dont vous parlez.

M. CARTER: Il s'agit d'une expédition de 1,500 caisses d'abricots en boîtes provenant de l'Afrique du Sud et destinées à Corner Brook avec une feuille d'expédition via St-Jean (Nouveau-Brunswick). L'expédition a été faite de cette façon parce que l'acheteur savait quel était le tarif et il croyait que le tarif régulier entre le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve serait le même que si l'on achetait à St-Jean (Nouveau-Brunswick). Mais, lorsque les marchandises arrivèrent, il constata que non seulement il devait payer à partir de St-Jean (Nouveau-Brunswick) le tarif régulier que vous demandez quand on



achète là, mais une majoration de 20 p. 100 et des frais additionnels de manutention de 7.5 p. 100 au terminus. Cela est sûrement une question d'ordre administratif, parce que cela s'applique à toutes les expéditions de marchandises à travers les provinces Maritimes et aux marchandises importées au Canada.

M. GORDON: Par qui le tarif a-t-il été établi?

M. CARTER: Par le National-Canadien.

M. GORDON: Ne s'agissait-il pas de droits de sortie du port?

M. CARTER: Non, pas selon mes renseignements. C'est le National-Canadien qui a présenté la facture.

M. GORDON: C'est bien cela. Le chemin de fer doit payer les droits de sortie des marchandises du port. Je vais examiner cela, monsieur Carter, et je vous ferai connaître la réponse.

M. CARTER: C'est très important, car personne à Terre-Neuve ne voudra plus importer de marchandises de l'étranger et les faire passer par St-Jean, si on doit payer un tarif majoré de 20 p. 100.

M. GORDON: Je n'ai pas un expert du trafic avec moi ce matin. Je crois qu'il faudra étudier la question plus tard.

M. CARTER: Je comprends très bien qu'il faut payer des frais de manutention au terminus.

M. GORDON: Ce n'est qu'une simple opinion. Je ne puis vous donner une réponse définitive au pied levé.

M. CARTER: Il y a probablement des droits de manutention portuaire; mais le 20 p. 100 est une majoration directe.

M. GORDON: Je vais examiner la question et je vous donnerai une réponse.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je voudrais demander à M. Gordon quelle est son système de publicité. Qui le fait? Avez-vous votre propre service de publicité? Si oui, quelle somme d'argent consacrez-vous à ce service?

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Horner, que ces renseignements viendront plus tard quand nous étudierons les dépenses d'exploitation. Il faudrait nous en tenir à la rubrique "trafic et recettes" pour ensuite passer à la rubrique "voyageurs".

M. FISHER: Monsieur Gordon, où en est votre demande en vue d'obtenir des augmentations sur les tarifs-marchandises?

M. GORDON: La dernière demande qui a été soumise par l'Association des chemins de fer à la Commission des transports a été renvoyée à une date indéterminée.

M. FISHER: A la demande de qui?

M. GORDON: A la demande des chemins de fer.

M. FISHER: Pourquoi les chemins de fer ont-ils agi ainsi?

M. GORDON: Ils pensaient non seulement à la subvention projetée de 20 millions de dollars qui est à l'étude, mais aussi à la nomination d'une commission royale par le gouvernement. Dans ces circonstances, ils ont pensé qu'il ne fallait pas poursuivre leurs pourparlers avec la Commission des transports avant de voir ce qui leur serait nécessaire à la suite des événements que je viens de mentionner et qui devaient apporter beaucoup de renseignements pertinents. Quand je dis "renvoyée à une date indéterminée", cela signifie, bien entendu, que les chemins de fer peuvent demander à la Commission de reprendre les audiences au sujet de leur demande.

M. FISHER: Quant à la période d'ajournement, n'est-il pas possible, vu le temps qu'une commission royale met habituellement à étudier ces questions, que cela retarde l'obtention des recettes, dont votre demande indique la nécessité, et que vous vous trouviez dans une situation très désavantageuse?



M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Prévoyez-vous une solution à ce problème?

M. GORDON: Non, je crois qu'il faut attendre le cours des événements, comme tout le monde.

M. CHEVRIER: Quelle somme demandiez-vous dans votre requête?

M. GORDON: La partie de notre demande antérieure que nous n'avions pas encore obtenue.

M. CHEVRIER: En novembre vous demandiez 19 p. 100, n'est-ce pas?

M. GORDON: La dernière demande était de 12 p. 100.

M. CHEVRIER: Quelle somme représente tout cela pour le National-Canadien?

M. GORDON: Comme vous vous le rappelez, cette demande est basée sur la formule des besoins du Pacifique-Canadien. Nous sommes en mesure de vous en donner le montant exact, c'est-à-dire le montant que nous pouvons obtenir grâce à cette augmentation des tarifs.

M. CHEVRIER: Quelle que soit la réponse exacte, il s'agit de millions de dollars, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Dans quelle mesure vos profits et pertes vont-ils être modifiés par le fait que vous n'aurez pas le bénéfice de cette recette additionnelle pour l'année 1959?

M. GORDON: Cela revient à la question des calculs pour savoir combien nous pouvons gagner d'une augmentation uniforme de 12 p. 100. Mon opinion personnelle est que nous sommes presque à la limite minimum, c'est-à-dire que nous nous demandons si nous réaliserons ou non un profit. La quantité de trafic qui a été l'objet de la concurrence a été si grande que nous avons dû abandonner maintes fois l'augmentation totale de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: Sur ce point puis-je vous demander dans quelle proportion vous avez dû diminuer cette augmentation de 17 p. 100 afin de garder le trafic?

M. GORDON: Une bonne proportion. Nous avons renoncé à environ 9.3 p. 100 des 17 p. 100, mais c'est là un chiffre estimatif. Nous ne sommes pas absolument certains des chiffres réels, car nous n'avons pas encore complété tous les rajustements, mais je m'attends à ce que soit un peu moins, disons entre 8 et 9 p. 100.

M. CHEVRIER: Quant à cette augmentation de 19 p. 100, vous avez demandé une augmentation de 19 p. 100 sur les tarifs-marchandises et vous calculez que le résultat réel ne sera que de 9.3 p. 100?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Que faites-vous en attendant pour compenser les recettes perdues?

M. GORDON: Voici. Lorsque nous avons fixé le chiffre de l'augmentation à 19 p. 100, nous savions très bien que cela ne produirait pas 19 p. 100. Pour cette raison les chiffres que nous avons présentés à la Commission des transports étaient basés sur un total d'augmentation uniforme qui nous donnerait environ 9 p. 100, ce qui représentait la somme en dollars dont nous avions besoin pour équilibrer notre budget.

M. CHEVRIER: Quel sera le résultat de cette augmentation sur votre déficit de 51 millions de dollars?

M. GORDON: Vous voulez dire pour l'année 1958?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: L'augmentation des recettes ne s'est produite qu'à partir de décembre, mais nous avons accumulé des frais rétroactifs en raison de l'augmentation des salaires jusqu'à cette date; de cette façon, l'augmentation a influé



sur le déficit en ce sens qu'on a tenu compte de ces recettes additionnelles dans le calcul du déficit. Comme vous le voyez, nous avons fixé l'augmentation des tarifs-marchandises à un niveau qui nous donnerait assez d'argent pour compenser l'augmentation des salaires.

M. FISHER: Les revenus provenant des augmentations des tarifs-marchandises vont-ils aller toujours en diminuant?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: En somme, c'est presque une danse cérémoniale: vous ne faites qu'avancer d'un pas au besoin.

M. GORDON: Voici comment on peut expliquer la chose. Les chemins de fer essaient d'obtenir assez de liberté pour pouvoir augmenter les tarifs au point où ils pourront produire un revenu suffisant. Comme vous le savez, dans les décisions de la Commission des transports, le Pacifique-Canadien est ordinairement reconnu comme le chemin de fer prototype. Cette base de comparaison a été adoptée il y a quelques années par la Commission des transports quand elle a reconnu comme suffisants les revenus dont le Pacifique-Canadien a besoin pour payer ses dividendes, veiller aux intérêts de ses actionnaires et le reste. Je ne me rappelle pas le chiffre exact, mais c'est quelque chose comme 52 millions de dollars. Le Pacifique-Canadien n'a jamais pu atteindre ce point et, par conséquent, lorsque nous essayons d'établir les augmentations de tarifs-marchandises, nous essayons tous ensemble d'obtenir assez de liberté pour augmenter les tarifs là où l'on peut raisonnablement le faire. Mon opinion personnelle est que nous en sommes à peu près au point où nous ne réalisons pas de bénéfices, car une nouvelle augmentation des tarifs-marchandises ne nous donnera probablement pas des recettes qui nous permettront de mettre de l'argent sonnante dans la caisse.

M. FISHER: A quel autre moyen allez-vous recourir alors?

M. GORDON: Aucun autre moyen excepté la réduction des achats et autres dépenses.

M. CREAGHAN: Et les subventions?

M. GORDON: Nous n'avons jamais demandé de subventions. On subventionne les expéditeurs, non les chemins de fer. La subvention est le paiement d'un service et les chemins de fer n'en tirent aucun profit.

M. CHEVRIER: Vous avez dit, M. Gordon, que le cas du 19 p. 100 qui a abouti à une augmentation des tarifs-marchandises de 17 p. 100 était destiné à compenser les augmentations de salaires?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Alors pourquoi votre nouvelle demande de 15 p. 100, qui est présentement à l'étude par la Commission et qui a été ajournée indéfiniment?

M. GORDON: C'est en relation avec la situation que je suis à vous exposer. Le Pacifique-Canadien est encore soumis à certaines exigences en vertu de la formule que j'ai mentionnée et nous essayons ensemble d'obtenir des augmentations de tarifs-marchandises pour répondre aux exigences.

M. CHEVRIER: Avez-vous calculé en dollars et en cents ce que représentera l'augmentation des tarifs pour le National-Canadien?

M. GORDON: Nous devons avoir ce chiffre quelque part.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas une augmentation de 15 p. 100, comme je viens de le dire, mais une augmentation de 12 p. 100.

M. GORDON: Je puis dire que, d'après une formule acceptée, nous calculons qu'une augmentation des tarifs-marchandises de 1 p. 100 nous donnerait une recette annuelle d'environ \$1,750,000. Je laisse de côté l'augmentation de quelques cents par tonne sur le charbon et autres choses semblables, car il s'agit



là d'une somme peu importante. En général, nous croyons qu'un pour cent d'augmentation nous donnerait environ \$1,750,000.

M. CHEVRIER: Alors l'augmentation produirait plus de 20 millions de dollars.

M. GORDON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais poser une question ici. L'augmentation de tant pour cent et le montant de recettes que cette augmentation peut rapporter peuvent être vite contrebalancés, n'est-ce pas, par la concurrence et certains autres facteurs?

M. CHEVRIER: Je le sais, mais les chemins de fer peuvent calculer leurs besoins avec beaucoup de précision, lorsque la Commission des transports le requiert.

M. GORDON: Vous avez raison. Je devrais ajouter que l'élément usure ne cesse d'augmenter.

M. CHEVRIER: Puis-je continuer? Qu'arriverait-il au National-Canadien si, au cours de 1959, sa demande d'augmentation de 12 p. 100 n'était pas prise en considération et s'il n'obtenait pas les recettes nécessaires de 24 ou 25 millions de dollars?

M. GORDON: Voici la réponse. Dans notre budget d'exploitation nous avons un autre déficit de 34.4 millions de dollars qui ne sera pas comblé au moyen des recettes qui viendront de l'augmentation des tarifs dont il est question. En d'autres termes, si nous obtenons une augmentation ultérieure des tarifs-marchandises et si nous obtenons plus de recettes au moyen de cette augmentation, nous pourrions réduire le montant du déficit. Sinon, rien à faire. Mais, en réalité, nous aurons encore un déficit de 30 à 35 millions de dollars.

M. FISHER: Ces augmentations de tarifs-marchandises dont vous venez de parler sont fondées entièrement sur la formule que le Pacifique-Canadien est la norme de l'administration ferroviaire. Pensez-vous que ce genre de calcul est juste et bon pour le National-Canadien?

M. GORDON: Dans les conditions actuelles, c'est la seule façon de procéder. Il faudra suivre cette méthode aussi longtemps que la Commission des transports contrôlera les tarifs-marchandises.

M. FISHER: A cet égard n'y aurait-il pas un nouveau mode de calcul plus équitable? Avez-vous une opinion à ce sujet ou est-ce que quelqu'un de votre entourage a une opinion à ce sujet?

M. GORDON: Oui, j'ai présenté un exposé à ce sujet à la commission royale qu'on appelle communément la commission Gordon. Je serai heureux de vous en procurer un exemplaire.

M. FISHER: Je crois connaître ce document.

M. GORDON: Naturellement, il s'agit d'une opinion personnelle.

M. FISHER: Nous avons essayé de savoir du ministre, à la suite des encouragements du Premier ministre, quelles seront les attributions de la nouvelle commission royale qu'on doit nommer prochainement. Pour le moment, vous ne pouvez pas émettre une opinion à ce sujet, mais vous pourriez nous donner votre avis au sujet du mandat et des recommandations de la précédente commission royale. Je crois que cela pourrait mettre en évidence quelques-unes des questions qu'elle n'a pas prises en considération ou qui n'ont pas été suffisamment étudiées.

M. GORDON: Je suis un homme assez hardi, mais je n'oserais jamais dicter une ligne de conduite à une commission royale.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous nous éloignons du sujet.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, j'ai une question à poser. Vous nous avez donné des statistiques qui démontrent que le nombre des taxes convenues



augmente très rapidement. Lorsque vous concluez une entente avec un expéditeur, est-ce pour une période déterminée? sinon, pour quelle période de temps?

M. GORDON: Je crois que la plupart des contrats ont une durée de trois ans, mais cela peut varier. Il y en a d'un an, de deux et de trois ans; certains contrats comportent une échelle variable de tarifs, tandis que d'autres ne contiennent pas cette échelle. Tout dépend des circonstances.

M. CREAGHAN: Seriez-vous d'accord si je disais qu'on pourrait peut-être attribuer l'augmentation du nombre des taxes convenues au fait que vous ne retirez aucun bénéfice des augmentations uniformes de tarifs sur certaines catégories de marchandises et sur les produits désignés et que beaucoup d'expéditeurs recourent aux taxes convenues?

M. GORDON: Je crois qu'il y a confusion au sujet de ces taxes convenues. Après tout, une taxe convenue n'est autre chose qu'une taxe de concurrence. Les taxes convenues sont fondamentalement des taxes de concurrence. Dans certaines circonstances, nous essayons d'encourager et de stimuler et de maintenir le trafic sur rail. Si on nous assure un certain pourcentage du trafic, nous fixons au taux plus bas. Nous établissons un taux pour 60 p. 100 du trafic, par exemple, et un taux plus bas pour 100 p. 100. C'est une arme de concurrence.

M. CREAGHAN: Vous obtenez des contrats toujours plus nombreux sur la base des taxes convenues pour la simple raison que les augmentations uniformes de tarifs ont eu un effet nocif sur les tarifs de catégorie et de produits désignés, et j'estime que...

M. GORDON: Je ne comprends pas bien cet argument. L'augmentation du nombre des taxes convenues est plutôt attribuable à la concurrence croissante des camionneurs. Ce n'est pas plus compliqué que cela. C'est l'arme concurrentielle par excellence pour combattre la menace de concurrence de la part du camionnage.

M. CREAGHAN: Je suis personnellement en faveur des taxes convenues, parce que je vois que cette année vous avez eu une augmentation considérable sur l'année passée quant à la distance moyenne de transport et j'ose affirmer que peut-être les taxes convenues sont un facteur important de cette augmentation. Les taxes convenues doivent vous garantir un flot continu de clients et de marchandises, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, et cela nous permet aussi d'augmenter nos revenus et de tolérer les autres tarifs, qui sont pour nous un fardeau.

M. CARTER: Monsieur le président, pourrais-je interroger M. Gordon sur cette formule qui établit les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Est-ce que ces taux sont inférieurs de 20 ou de 10 p. 100 aux taux réguliers?

M. GORDON: La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes se base sur le fait que le taux fixé est le taux régulier moins le montant de la subvention; cette réduction est au profit de l'expéditeur. La réduction est de 20 p. 100 pour les marchandises qui entrent dans la région et de 30 p. 100 pour celles qui en sortent. Cette réduction de base est au profit de l'expéditeur.

M. CREAGHAN: Est-ce qu'elle s'applique aux taxes convenues aussi bien qu'aux autres tarifs?

M. GORDON: Elle s'applique à n'importe quel trafic, sans aucune exception.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'attends toujours la réponse à la question que j'ai posée tout à l'heure sur les taxes convenues et je voudrais pouvoir continuer. Pendant les séances du Comité sur les chemins de fer, les canaux et les télégraphes, M. Fisher, à la page 31 du compte rendu a posé une question au sujet des taxes convenues à M. Knowles, qui était précédemment en charge du trafic-marchandises du National-Canadien...



M. GORDON: Oui, mais permettez-moi de faire observer tout de suite qu'il ne parle pas au nom du National-Canadien.

M. DRYSDALE: Non, je veux seulement indiquer où il a acquis son expérience. C'est un commissaire de la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: Quel est le document que vous citez, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: Le compte rendu des séances du comité qui a étudié la subvention de 20 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Est-ce un comité de l'année passée?

M. DRYSDALE: Non, de cette année, il y a à peine deux semaines. Le comité étudiait la question des taxes convenues. J'ai demandé à M. Gordon si les taxes convenues doivent être rémunératrices ou compensatoires et il a répondu qu'elles devaient être compensatoires. Quoi qu'il en soit, M. Fisher a posé la question suivante:

M. FISHER: Prenons le cas des taxes convenues. Est-ce que la plupart des taxes convenues sont censées être rémunératrices ou compensatoires, ou est-ce qu'elles ne le sont pas?

M. KNOWLES: Elles l'étaient autrefois, mais elles ne le sont plus, depuis la modification de la loi en 1955. Tout ce que nous avons à faire avec ces taxes, c'est de les faire parvenir à la Commission et il n'en est plus question, excepté lorsqu'un expéditeur fait observer qu'il devrait avoir le même tarif ou un tarif approximatif, un peu plus haut ou un peu plus bas. Alors nous devons discuter toute la question.

Là-dessus vous avez déclaré que les taxes convenues sont véritablement des tarifs concurrentiels, mais que les tarifs concurrentiels sont du domaine de la Commission des transports, alors que les taxes convenues ne le sont pas, selon M. Knowles. Plus tôt, vous aviez dit que vous n'avez aucun pouvoir au sujet des tarifs-marchandises qui sont du ressort de la Commission des transports. Puis-je déduire de votre déclaration que vous croyez que les taxes convenues devraient être remises sous la régie de la Commission?

M. GORDON: Je ne vois pas bien de quoi il s'agit dans le passage que vous venez de citer. Tout ce que je puis vous dire, c'est qu'on peut en appeler à la Commission des transports au sujet de n'importe quel tarif. J'ai dit tout à l'heure que, conformément à la loi, les taxes convenues doivent être compensatrices. Je puis me tromper, mais nous savons tous qu'une taxe convenue peut toujours être contestée.

M. DRYSDALE: De la part de qui?

M. GORDON: De n'importe quel expéditeur.

M. DRYSDALE: De la part de l'expéditeur? Mais ce sont les camionneurs qui font concurrence, n'est-ce pas?

M. GORDON: Tout le monde a le droit de recourir à la Commission des transports.

M. DRYSDALE: Mais les camionneurs ne l'ont pas ce droit, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne le sais pas. Je crois que la Commission a décidé qu'ils n'ont pas ce droit lorsqu'il s'agit des tarifs-marchandises.

M. DRYSDALE: Votre situation se réduit donc à ceci lorsqu'il s'agit de la concurrence du camionnage. Pratiquement vous pouvez réduire vos tarifs dans n'importe quelle mesure et supprimer réellement la concurrence du transport routier n'importe où et les camionneurs n'ont aucune chance de contester les tarifs que vous fixez.

M. GORDON: C'est là une opinion légale que je ne voudrais pas émettre.

M. DRYSDALE: Ne croyez-vous pas que telle est la situation?

M. GORDON: Pas du tout.



M. DRYSDALE: Quelle est donc la situation?

M. GORDON: Voyons la déclaration de M. Knowles. Je me méfie toujours de l'interprétation d'un paragraphe, surtout s'il est séparé de son contexte.

M. DRYSDALE: Je ne le sépare pas de son contexte. Lisez tout ce contexte en toute impartialité. J'essayais simplement d'interpréter une opinion que vous avez émise.

M. GORDON: J'admets bien cela, mais je crois que vous n'interprétez pas correctement le texte de M. Knowles.

M. DRYSDALE: Je ne l'interprète pas du tout; je répète simplement ce qu'il a dit.

M. GORDON: Voici comment j'interprète ce qu'il a dit. En vertu de la législation originale, les chemins de fer ne pouvaient pas introduire une taxe convenue sans s'être présentés devant la Commission et sans avoir obtenu son approbation.

M. DRYSDALE: Oui, il y a eu beaucoup de litige au sujet de certaines autres taxes convenues.

M. GORDON: Cela causait de graves délais; nous devons attendre six, sept ou huit mois avant de pouvoir dire à un expéditeur: "Nous pouvons vous accorder une taxe convenue." La loi était tout simplement inutile. On changea alors la législation pour permettre aux chemins de fer, de leur propre initiative et moyennant un accord mutuel, d'introduire presque immédiatement une taxe convenue sans en demander l'autorisation à la Commission. Ayant fixé la taxe, on n'a plus qu'à suivre les règlements habituels. Mais tout concurrent peut prétendre qu'il y a des préférences, que la taxe est exorbitante et le reste.

M. DRYSDALE: Que veut dire "tout concurrent"? Cela s'applique-t-il aux camionneurs?

M. GORDON: Je ne le sais pas; cela dépend.

M. CHEVRIER: J'aurais maintenant une question à poser au sujet des camionneurs. Est-il juste de comparer les camionneurs aux chemins de fer, puisque ceux-ci sont régis par la Commission des transports, tandis que les camionneurs ne le sont pas. Ne devrait-on pas tenir compte de cette différence?

M. GORDON: Le principe est que toute personne intéressée peut se présenter devant la Commission des transports; ici c'est l'expéditeur qui est intéressé. Si un expéditeur adresse une plainte à la Commission des transports, celle-ci a le pouvoir de l'entendre. Mais vous me demandez d'émettre des opinions sur des questions juridiques.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de continuer mon argumentation. Si un camionneur, en tant que personne morale et non comme simple individu, désire se présenter devant la Commission des transports pour y loger une plainte relative à une taxe convenue ou à un tarif concurrentiel, ne peut-il pas le faire de plein droit.

M. GORDON: La décision devrait venir de la Commission des transports, qui reste juge de l'étendue de ses pouvoirs.

M. CHEVRIER: Tout individu peut se présenter devant la Commission des transports et porter plainte contre une taxe qui n'est pas compensatrice ou pour une autre raison.

M. DRYSDALE: Le camionneur n'est pas autorisé à faire cela.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): N'est-ce pas un fait établi que les compagnies de camionnage fixent des taxes convenues avec les expéditeurs et cela tous les jours et pour tous les genres de marchandises, sans que leurs accords soient contestés par qui que ce soit?



M. GORDON: J'ai entendu faire beaucoup d'observations sur ce que font les camionneurs, mais je n'ai pas l'intention de rendre témoignage sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je sais, en effet, qu'ils ont des taxes convenues dans toutes les régions du pays.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Est-ce que certaines taxes convenues ont été différées?

M. GORDON: Je ne me souviens pas que la chose soit arrivée.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Est-ce qu'on les a jamais déclarées illégales parce qu'elles n'étaient pas compensatrices?

M. GORDON: Je ne me rappelle pas qu'elles l'aient jamais été. C'est précisément parce qu'elles sont compensatrices.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'en doute fort.

M. GORDON: On doit les établir sur cette base.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Selon ce que nous a dit M. Knowles l'autre jour.

M. GORDON: Je témoigne en faveur du National-Canadien et je vous assure que nos taxes convenues sont compensatrices et que nous sommes prêts à les défendre en tout temps.

Le PRÉSIDENT: Si vous en aviez payé autant que moi, vous seriez convaincus qu'elles sont compensatrices.

M. CHEVRIER: Si vous devez les payer, je suppose qu'elles le sont.

M. DRYSDALE: A la même page, M. Knowles a donné, je crois, trois définitions du mot compensatoire, employant ce mot, en l'occurrence, dans tous les sens possibles pour inclure les débours, les frais généraux et autres dépenses.

M. GORDON: Pour parler de façon bien simple, cela signifie que nous en tirons des bénéfices après avoir payé nos dépenses.

M. DRYSDALE: Le point que j'essayais de démontrer au sujet des taxes convenues établies pour faire face à la concurrence du camionnage, c'est que, d'après la loi, le principal intéressé à porter plainte est l'expéditeur. Lorsque vous fixez une taxe convenue, elle est soustraite à la juridiction de la Commission des transports et reste entièrement sous la juridiction des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Cependant on peut en appeler.

M. DRYSDALE: Qui peut en appeler?

M. CHEVRIER: L'expéditeur.

M. DRYSDALE: Si je suis bien votre raisonnement, je comprends la position de l'expéditeur; mais ce qui m'intéresse, c'est le camionneur qui se trouve en concurrence avec les chemins de fer sur certains points.

M. GORDON: Connaissez-vous un moyen qui permettrait aux chemins de fer de contester le tarif du camionneur?

M. DRYSDALE: Non, mais le point où je veux en venir, si je le puis, c'est que les camionneurs n'ont pas actuellement le pouvoir de contester les tarifs pour savoir s'ils sont compensateurs ou non. Je voudrais savoir si vous croyez qu'on devrait le leur permettre et si la législation devrait leur donner le droit de s'adresser à la Commission.

M. GORDON: Non, à moins qu'on ne donne le même pouvoir aux deux parties. Si vous donnez aux chemins de fer le droit de contester les tarifs des camionneurs, alors vous devrez faire la même chose pour les camionneurs. C'est la Commission qui décide de l'étendue de ses pouvoirs.



M. CHEVRIER: Puis-je poser une autre question? N'est-il pas vrai que des demandes au sujet du droit d'appel mentionné par M. Drysdale, ont été faites à la Commission royale sur le transport, c'est-à-dire à la Commission Turgeon. Cette commission, après avoir étudié attentivement la cause, a décidé de ne pas modifier la Loi des transports de façon à permettre aux camionneurs de déposer leurs tarifs et de se faire entendre.

M. GORDON: Je peux vous communiquer un fait d'actualité un peu plus récent que cela. Plus tard on en est arrivé à un accord. Il s'est présenté un cas dans l'Ouest du Canada,—vous pourrez me corriger quant aux détails,—mais il s'est présenté un cas où des tarifs ont été fixés par les chemins de fer. Il ne s'agissait pas de taxes convenues, mais de tarifs d'encouragement fixés par les chemins de fer dans l'Ouest canadien. Les camionneurs ont contesté ces tarifs comme étant des tarifs de concurrence injuste et non-compensatoires. Ils se sont présentés devant la Commission des transports, qui a déclaré que les camionneurs n'ont pas le droit de contester les tarifs des chemins de fer. Mais la Commission a annoncé que de son propre chef elle allait faire une étude et c'est ce qu'elle a fait. De sa propre initiative, la Commission a fait une étude approfondie des tarifs des chemins de fer et cette étude a révélé que les tarifs de l'Ouest canadien sont tout à fait compensatoires pour les chemins de fer et qu'ils sont plus que suffisants pour faire face à la concurrence. Vous allez trouver cela dans la décision émise par la Commission le 12 novembre 1958 et je serai heureux de vous en procurer un exemplaire.

M. DRYSDALE: Dans le rapport de la Commission royale Turgeon sur les transports publié en 1949 on a déclaré que le montant estimatif des recettes provenant des taxes convenues pour toute une année ne dépassait guère 8 millions de dollars pour les deux grandes lignes de chemin de fer canadiennes. Plus tard les recettes ont atteint environ 20 millions de dollars et vous avez mentionné une somme approximative de 58 millions.

M. GORDON: C'est exact.

M. DRYSDALE: Je me demande si ces augmentations provenant des taxes convenues ne sont pas compensatrices, me basant sur la définition que vous en donnez. C'est là une subvention; en effet, le contribuable paie les frais de cette subvention et cette somme provenant des taxes convenues est, je crois, entièrement destinée à compenser la concurrence du camionnage.

M. GORDON: Non, monsieur, c'est là une interprétation tout à fait erronée. C'est tout le contraire. Permettez que je vous rappelle encore une fois que le système des taxes convenues est un procédé concurrentiel et, par définition...

M. DRYSDALE: S'il s'agit d'une taxe concurrentielle, elle est soumise au contrôle de la Commission des transports, mais cette taxe n'est pas sous son contrôle.

M. GORDON: Non, il n'en est pas ainsi.

M. DRYSDALE: Vous avez dit tout à l'heure que vous ne le saviez pas.

M. CREAGHAN: Pendant que nous en sommes encore au même sujet, cette question est mentionnée au paragraphe 6 du rapport annuel. Vous dites que la recette par tonne-mille est tombée de 1.6 cent à 1.5 cent et que cette baisse est attribuable à une augmentation des expéditions de céréales et à une diminution du trafic-marchandises des autres denrées.

M. GORDON: C'est exact.

M. CREAGHAN: C'est sans doute à cause des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. GORDON: En effet, ils ont exercé une certaine influence.



M. HORNER (*Jasper-Edson*): Avant que nous allions plus loin dans cette comparaison des chiffres exprimés en tonne-mille, j'aimerais demander au président s'il estime que la base tonne-mille est une méthode juste pour comparer les taux des produits différents dans les diverses parties du Canada?

M. GORDON: Cela devient une question un peu trop générale. Je ne peux pas vous donner une réponse immédiatement. Vous voulez parler de la protection qui est accordée en vertu d'une entente de principe au sujet de la base tonne-mille.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je veux parler de recettes et du prix de revient par tonne-mille. Contrairement à ce que M. Chevrier a dit, nous avons eu trois jours de discussion au sujet du bill relatif au subventionnement des taux de fret et, au cours de ces trois jours, on a attiré l'attention sur le fait que nous de l'Ouest du Canada, jouissons de taux de fret très favorables, car nos frais de transport par tonne-mille sont très bas et notre prix de revient est aussi très bas et que, par conséquent, sommes dans une situation favorable. Ce que j'essaie de démontrer c'est que les recettes par tonne-mille et le prix de revient par tonne-mille n'est pas une méthode appropriée ou efficace de comparer les taux demandés dans les diverses parties du pays ou pour diverses catégories de marchandises.

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il y ait de données établies sur une base géographique.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): On s'est certainement procuré les données quelque part.

M. GORDON: Est-ce que ces données proviennent des camionneurs?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Non, des chemins de fer.

M. GORDON: Et elles sont établies sur une base géographique?

M. FISHER: Oui, elles proviennent de l'analyse des bordereaux d'expédition.

M. GORDON: Je comprends ce que vous voulez dire. A mon avis, vous ne pouvez pas faire des comparaisons aussi générales et obtenir des résultats satisfaisants. La seule façon de faire une comparaison valable dans un cas comme celui-là est de faire des comparaisons précises sur le trafic, car si vous faites une comparaison générale des tonnes-milles, vous obtiendrez une réponse générale et vous n'aurez aucune réponse précise sur un trafic particulier.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): C'est le point que je veux faire ressortir.

M. GORDON: Vous avez raison.

M. FISHER: D'après les chiffres que vous nous avez donnés, nous pouvons constater que en termes de revenus les bénéfices réalisés en vertu de l'accord statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau sont beaucoup moins considérables pour le National-Canadien qu'ils le sont pour le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: En termes de recettes et de trafic, cet accord n'est pas aussi important pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien en raison de l'emplacement de nos voies ferrées.

M. FISHER: Dans vos pourparlers avec les fraternités des employés de chemins de fer, est-ce que ces organismes vous ont fait des propositions à ce sujet. Je sais qu'ils ont dit au Pacifique-Canadien que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau mettent un peu d'irréalité si je peux m'exprimer ainsi, dans l'ensemble du tableau des recettes des chemins de fer et que ces taux devraient être rajustés si nous voulons avoir une image vraie des frais d'exploitation des chemins de fer et de ce que les salaires devraient être?

M. GORDON: Je ne me souviens pas que les fraternités aient exposé leurs vues en ce sens. Il est toujours question des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je n'hésite pas à dire que je partage l'avis de ceux qui estiment que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont des taux invraisemblables si on les compare aux



prix actuels des autres tarifs-marchandises. C'est une opinion générale qu'il reste à prouver. Je crois qu'il y aurait beaucoup à faire sur cette question.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner des preuves?

M. GORDON: Oui, je peux vous en donner. Nous serons en mesure de vous fournir des preuves quand on nous en demandera; en effet, depuis quelque temps, nous avons fait une étude détaillée de tout ce qui peut influer sur les frais de transport des céréales qui sont transportées aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Pour en revenir à la première question, j'estime que je n'aurais pas raison de commencer mon rapport annuel par une analyse de ce genre tant que la loi en question sera en vigueur. Seule une enquête, qui pourrait être faite à ce sujet, nous permettrait de donner des chiffres exacts.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous n'avez pas déjà donné des chiffres à ce sujet à l'ancienne commission royale d'enquête?

M. GORDON: Je ne me souviens pas si on a fourni des chiffres; si tel est le cas, ils étaient d'un caractère très général et ils représentaient la moyenne des revenus provenant des marchandises transportées aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Cependant, ces chiffres n'étaient pas comparés aux autres revenus. Une fois de plus, il s'agissait d'un état général. Ce qui devrait être fait au Canada, c'est une analyse détaillée des frais réels des chemins de fer qui nous permettrait de connaître les frais de transport des céréales transportées aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Il serait possible de se procurer ces chiffres.

M. McPHILLIPS: J'aimerais à poser une question. Dans le rapport que le président vient de nous remettre, il est question d'une somme de \$26,700,000 qui représente le transport de céréales. Est-ce qu'il pourrait nous dire si ce transport a été rentable ou s'il leur a occasionné des pertes?

M. GORDON: Il me semble que vous me posez la même question mais d'une autre façon. Vous voulez savoir si j'ai des chiffres qui indiqueraient si nous opérons à profit ou à perte pour cette partie de notre trafic-marchandises. Je le regrette, mais je n'ai pas ces renseignements en main. Cependant cette question fait l'objet d'une étude sérieuse et quand le temps sera venu de traiter de cette question, nous serons en mesure de donner des renseignements précis.

M. FISHER: Pour donner une idée nette de cette question dans les procès-verbaux, êtes-vous d'avis qu'il serait opportun que les deux chemins de fer intéressés travaillent de concert?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Afin de déterminer...

M. GORDON: Permettez-moi de dire que les deux chemins de fer intéressés ont déjà étudié ce problème et qu'ils seront en mesure de fournir des chiffres qui donneront une idée réelle de ce qui compose en général les frais de transport des marchandises transportées aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous pourriez nous donner d'autres renseignements? Est-ce que les compagnies de chemin de fer ne connaissent pas les frais réels du transport des céréales dans cette région comparativement au transport d'autres denrées et est-ce qu'elles n'ont pas établi le prix par tonne-mille?

M. GORDON: Permettez-moi de vous répondre ainsi: une des difficultés qui a toujours existé au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau c'est qu'il y a toujours eu un désaccord sur la façon d'établir les taux. Il ne s'agissait peut-être pas autant de désaccord que de points de vue différents de divers experts. Mais nous en sommes maintenant venus à une entente quant à la méthode



d'étudier les éléments qui composent les frais du transport des céréales. Cette étude est en cours.

M. CHEVRIER: Êtes-vous tous d'avis que les taux sont compensatoires?

M. GORDON: D'une façon générale, oui.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par compensatoires?

M. GORDON: Les taux sont compensatoires quand ils suffisent à couvrir les dépenses réelles.

M. GORDON: Non, mais j'ai dit que la Commission des transports peut toujours, de sa propre initiative, faire enquête sur un tarif. Or le fait est que nous obtenons, grâce aux taxes convenues, du trafic que nous n'aurions pas autrement. Nous en tirons des profits qui améliorent notre situation généralement déficitaire que vous considérez du point de vue du contribuable. Sans ce trafic, nous aurions encore moins de profits.

M. DRYSDALE: Parfaitement, mais vous fixez les taxes convenues vous-mêmes, sans vous adresser à la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: Il a dit le contraire.

M. DRYSDALE: Je sais qu'il a dit le contraire; mais, quand je lui ai demandé tout à l'heure, il a répondu qu'il ne savait pas.

M. GORDON: Voici comment les choses se passent. Les chemins de fer et l'expéditeur se réunissent et concluent une entente au sujet du tarif. Cette taxe convenue est ensuite adressée à la Commission à titre documentaire. Si les commissaires le désirent, comme ce fut le cas pour les tarifs de l'Ouest, ils peuvent consulter ces dossiers à leur gré. Les expéditeurs peuvent contester ces taxes, s'ils le désirent. Vous trouvez que les camionneurs devraient avoir le droit de contester les tarifs des chemins de fer. Je ne partage pas du tout cette opinion. Si les camionneurs suivaient aussi des règlements, s'ils étaient tenus de publier leur tarifs et si ce droit de contestation était mutuel, je serais d'accord. Mais je ne vois pas pourquoi les camionneurs devraient avoir le droit de nous mettre des bâtons dans les roues, par l'intermédiaire de la Commission des transports, quand nous prenons un peu de leur trafic. Les taxes convenues ne prennent pas toujours leur trafic. Leur première raison d'être, c'est de nous conserver nos contrats actuels.

M. DRYSDALE: Supposons que j'aie raison, que la Commission des transports n'ait pas autorité sur les taxes convenues. Est-ce que vous maintiendriez votre affirmation de tout à l'heure que c'est la Commission des Transports qui devrait décider des taux ferroviaires? Admettriez-vous alors que la Commission devrait avoir plus d'autorité au sujet des taxes convenues?

M. GORDON: Excusez-moi, je n'ai pas pu suivre votre question. Je n'ai pas saisi ce que vous voulez dire.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que les chemins de fer profitent des taxes convenues, même s'ils y perdent, pour enlever de la clientèle aux camionneurs?

M. DRYSDALE: Ce serait tout à fait possible.

M. GORDON: Ce serait possible, d'accord; mais ce n'est pas le cas.

Le PRÉSIDENT: A moins que ce ne soit votre conclusion, je ne vois pas où cela va nous mener.

M. DRYSDALE: Mais c'est exactement là que je voulais en venir.

Le PRÉSIDENT: Comment arrivez-vous à cette conclusion? Ca me semble très difficile. On trouve toutes sortes de situations, selon les régions.

M. DRYSDALE: On nous a dit, je crois, qu'il y avait eu une augmentation de taxes convenues et que le National-Canadien, pour sa part, en avait retiré 58 millions de dollars. Le commissaire Knowles nous a dit, par ailleurs, que les taxes convenues ne dépendent pas de la Commission. S'il s'agissait de taux concurrentiels, elles dépendraient de la Commission.



M. GORDON: Je ne partage pas cette opinion complètement. D'ailleurs, si vous consultez la loi, vous constaterez que les taxes convenues n'entrent en vigueur que vingt jours après avoir été déposées. Tout ce que vous voulez dire, c'est que les camionneurs devraient avoir le droit de contester toute taxe convenue. Mais je leur nie ce droit! Ce serait extrêmement injuste.

M. FISHER: A moins que vous ne puissiez en faire autant à leur égard.

M. GORDON: Oui.

M. HEES: Les tarifs des entreprises de camionnage sont-ils sujet à une certaine réglementation?

M. GORDON: Non.

M. DRYSDALE: En Colombie-Britannique, oui; il y a une régie provinciale.

M. HEES: S'il en est ainsi, les chemins de fer n'ont aucun recours, si je comprends bien, contre la concurrence déloyale que les camionneurs peuvent leur livrer pour accaparer le monopole du transport dans une région. Pourtant les camionneurs veulent avoir ce droit de recours contre les chemins de fer.

M. DRYSDALE: Si j'ai soulevé ce problème, c'est d'abord parce que je sais que les chemins de fer dépendent du gouvernement fédéral alors que le camionnage relève des gouvernements provinciaux. Mais, les chemins de fer vendent leur service à perte et viennent demander aux contribuables: "Nous voulons gagner plus sur le transport-marchandises, à l'avenir." Ce que je veux donc d'abord, c'est savoir si, en fait, les taxes convenues sont compensatoires ou non. Elles ne semblent pas l'être, quand on considère leur étonnante augmentation et le fait que, contrairement à ce que dit M. Gordon, elles ne relèvent pas de la Commission des transports.

M. HEES: Mais M. Gordon a dit qu'elles étaient concurrentielles.

M. GORDON: Voici ce que j'ai dit, monsieur le ministre. Et c'était une affirmation, pas une question. De plus, je ne voudrais pas que cette affirmation soit consignée sans que j'ajoute, très simplement, que, sans les 58 millions de dollars provenant des taxes convenues en 1958, notre déficit eût été bien plus considérable qu'il ne l'a été. C'est là la réponse au problème.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, c'est la réponse.

M. HEES: Puis-je poser une question? Monsieur Drysdale, pensez-vous qu'il y ait un moyen d'empêcher les camionneurs de baisser leurs tarifs quand ils se heurtent à une concurrence sérieuse? Et ces baisses de tarifs ne sont-elles pas destinées à accaparer la clientèle des chemins de fer?

M. DRYSDALE: D'accord, mais laissez-moi vous faire remarquer que nous, les contribuables, nous ne subventionnons pas ces tarifs routiers. Nous n'avons rien à voir à leurs taxes convenues.

M. HEES: Mais M. Gordon a dit d'abord que les taxes convenues sont compensatoires. En second lieu, il a dit que le déficit imposé aux contribuables canadiens aurait été beaucoup plus considérable si ces taxes convenues n'avaient pas existé l'an dernier.

M. DRYSDALE: Vous avez retiré le commerce d'un groupe pour le donner à l'autre.

M. GORDON: Non, absolument pas.

M. HEES: Je dis que l'industrie du camionnage est libre de proposer les tarifs qu'elle veut, et vous êtes en faveur de cette liberté, et pourtant les chemins de fer ne sont pas libres de leur disputer un marché avec des taux de concurrence?

M. DRYSDALE: Ce n'est pas là la question, mais je ne vais pas m'étendre sur ce point.

M. GORDON: La plupart du temps, monsieur le ministre, le but des taxes convenues, c'est de laisser au rail le trafic qui y était déjà, et nous ne faisons



que répondre à la concurrence. Très souvent, nous ne faisons que retenir le trafic qui nous avait été confié précédemment.

M. CHEVRIER: Et quiconque estime que les taxes convenues ne sont pas compensatoires peut en demander l'examen à la Commission.

M. DRYSDALE: N'importe quel expéditeur.

M. GORDON: Oui, n'importe quel expéditeur.

Le PRÉSIDENT: Je crois que n'importe qui le peut. Même moi, je puis m'adresser à la Commission à ce sujet.

M. CHEVRIER: Si je comprends bien, tout individu qui désire contester une de ces taxes convenues n'a qu'à s'adresser à la Commission et à fournir ses raisons, car c'est une commission d'enquête.

M. DRYSDALE: Je crois que vous faites erreur. Ce serait du nouveau pour les commissaires.

M. FISHER: A propos de la situation que vous avez mentionnée, la lecture du dossier m'a donné l'impression que les camionneurs ont consulté un nombre imposant d'analyses des tarifs de chemins de fer, afin de voir où ils en étaient et pour constater comment s'applique la concurrence ferroviaire. Ils savent parfaitement ce que vous voulez faire et je voudrais savoir si vous faites quoi que ce soit pour vous mettre au courant de leur activité?

M. GORDON: C'est un sujet sur lequel il est bien difficile de se renseigner. Les chemins de fer, eux, sont tenus de fournir des statistiques, si bien que n'importe qui peut tout savoir. Mais, si je puis me le permettre, j'ajouterai une parenthèse. L'intérêt que montrent les camionneurs et l'appréhension qu'ils éprouvent pour leurs affaires sont les meilleures nouvelles que j'ai entendues. Il y a cinq ans, ils ne bronchaient pas, aujourd'hui, ils commencent à se plaindre. Si nous les gênons, ma foi, tant mieux.

M. FISHER: Une des remarques que me font les gens, c'est que les camionneurs sont toujours sous l'écran protecteur des tarifs ferroviaires.

M. GORDON: C'est un fait. Il faut qu'ils y restent, parce que nous avons des tarifs fixes et qu'ils peuvent proposer à l'expéditeur des tarifs inférieurs, quel que soit le tarif concurrentiel. Mais nous, nous ignorons leurs frais et leurs tarifs. Ce n'est pas faute de chercher à les connaître. Pour ce qui est des tarifs déloyaux dont j'ai parlé, ils sont établis, pour autant que nous le sachions, d'après les frais d'exploitation des camions. Nous avons pris la peine de chercher ce que ces frais devraient être et nous établissons nos tarifs au même niveau ou légèrement au-dessous, en comptant toujours, d'après nos analyses, qu'ils seront compensatoires.

Le PRÉSIDENT: C'est probablement bon signe. La concurrence est la vie même du commerce et, sans elle, la libre entreprise ne saurait exister.

M. FISHER: Les camionneurs sont en train de constituer une fédération sur une base provinciale. Je crois savoir que plusieurs compagnies dépendant du Canadien-Pacifique font partie de ces fédérations provinciales. Êtes-vous représenté dans les associations provinciales de camionneurs, en ce qui touche aux frais et aux tarifs?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: Où en êtes-vous dans l'achat de services de transport routier sur l'île du Prince-Édouard?

M. GORDON: Nous élargissons nos services routiers au mieux de nos moyens. Mais, bien que nous ayons eu nombre de discussions et d'offres au sujet de camions, nous n'en sommes pas encore à acheter des entreprises de camionnage. Nous pensons en effet, et c'est en général vrai, que les prix doublent, triplent ou quadruplent dès que le National-Canadien se montre intéressé. Or, nous ne voulons pas payer ces prix-là.



M. CHEVRIER: Exploitez-vous des services routiers sur l'île du Prince-Édouard?

M. GORDON: Oui, et même en assez grand nombre.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous donner au Comité une idée générale des services routiers que possède le National-Canadien?

M. GORDON: Oui, je vais vous le dire dans un instant. Nous avons une série de services routiers qui sont les auxiliaires de nos services ferroviaires. Nous en avons un grand nombre et je n'ai pas besoin d'en donner la liste. Nous avons ici plusieurs pages de services de livraison de marchandises par wagon non complet et par messageries qui desservent les provinces de l'Atlantique et la région centrale. Il y en a aussi quelques-unes dans l'Ouest. Voulez-vous que je fasse consigner cette liste au compte rendu.

M. CHEVRIER: Je ne pense pas que vous ayez besoin de la lire, mais nous pourrions peut-être l'ajouter en appendice.

M. GORDON: La liste a trois pages, et je serais heureux de la voir consignée au compte rendu des délibérations. C'est typique de notre exploitation actuelle.

M. CHEVRIER: Quelle est la répartition par région?

M. GORDON: A l'heure actuelle, le réseau est plus étendu dans la région de l'Atlantique pour des raisons légales et administratives, entre autres, et il s'attache surtout au transport de marchandises par wagon non complet et par messageries. Nous n'avons encore rien qui ressemble au Smith Transport du Canadien-Pacifique.

M. FISHER: Dans quels termes êtes-vous avec le Kingsway Transport?

M. GORDON: En excellents termes. Nous faisons quelquefois affaire avec eux. Le Kingsway Transport dépend du Canada Steamships qui l'exploite.

M. FISHER: Le bruit court que, en fait, c'est une filiale du National-Canadien. Il n'en est rien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Malheureusement non, il n'en est rien. Je ne devrais peut-être pas dire cela, car ils peuvent essayer de me le vendre.

M. SMALLWOOD: Pourriez-vous m'éclairer là-dessus, monsieur Gordon? Dans une région où le camionneur ou l'association de camionnage prend 50 cents les 100 livres et obtient la clientèle, alors que vous prenez 65 cents les 100 livres, pourriez-vous éventuellement devenir concurrent, ou bien les règlements de la Commission des transports vous en empêchent-ils?

M. GORDON: Nous pourrions devenir concurrent, si le tarif demandé par nous est compensatoire.

M. SMALLWOOD: Pourquoi alors ne vous livrez-vous pas à la concurrence?

M. GORDON: Nous le faisons.

M. SMALLWOOD: Il y a, dans la ville où j'habite, un représentant de votre compagnie. Or toutes les messageries arrivent par la route à 50 cents les 100 livres et les commerçants m'assurent que, si vous offriez les mêmes conditions, c'est vous qui auriez toute la clientèle. Mais vous refusez catégoriquement.

J'ai voyagé sur ce train dernièrement et j'y ai vu deux hommes assis sur une caisse d'œufs. Si vous entriez en concurrence, vous gagneriez des centaines de dollars rien que dans cette ville.

M. GORDON: Mais faire concurrence ne veut pas dire réduire les prix sans limite pour obtenir le marché. Notre concurrence se fait par catégories et nous avons une longue liste de tarifs extrêmement bas. Ces tarifs réduits sont calculés d'après les frais d'exploitation du camionnage et nous ne pourrions pas autoriser un de nos représentants à baisser ces tarifs simplement pour forcer un camionneur particulier à lâcher prise. Nous pourrions faire cela, mais ce serait un abus de pouvoir de notre compagnie. Nous tenons toujours être en



mesure de prouver, quand il s'agit de tarifs concurrentiels, que ces tarifs sont compensatoires. Nous savons que, faute de cela, nous sommes, toujours exposés à des contestations.

Conséquemment, nous nous sommes fait une règle de toujours insister sur l'analyse du trafic afin de nous assurer que nos tarifs sont vraiment compensatoires. Il y a une bonne partie du marché où nous ne pouvons pas faire concurrence au transport routier. Celui-ci a des avantages tout particuliers qui lui permettent de faire la concurrence avec succès dans certains genres de trafic.

Il est tout à fait possible que leurs services répondent mieux que les nôtres aux exigences particulières du trafic dont vous parlez. Je ne prétends pas, et ne l'ai jamais fait, que le rail soit le meilleur mode de transport. Ce n'est pas vrai. Mais, dans certaines régions, le rail est bien, à mon avis, le mode transport le plus approprié. Ce que nous devrions toujours chercher, au Canada, c'est la liberté, pour les entreprises de transport, de fixer leurs tarifs et de diriger leur exploitation sur le principe du meilleur service au meilleur prix. Mais je ne serais pas d'accord, en fait je serais tout aussi effrayé que M. Drysdale si nous en arrivions à réduire nos tarifs avec l'unique intention de mettre les camionneurs en faillite.

M. SMALLWOOD: Je n'ai pas dit que vous devriez établir vos prix de façon à mettre les transports routiers en faillite. De nos jours, toutes les grosses entreprises vivent au moyen d'un volume d'affaires plus considérable et d'un profit moindre, alors que vous désirez de gros profits et que vous dédaignez le volume.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur le président, je me demande si M. Gordon aurait les chiffres des taxes convenues de sa compagnie par tonne-mille. S'il les a, je voudrais bien avoir ceux d'une région où le tarif du Nid-de-Corbeau s'applique.

M. GORDON: On ne devrait pas me demander ces chiffres, monsieur le président; c'est exactement ce que nos concurrents routiers veulent connaître.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, ma question précédente sur les embranchements et les recettes n'était peut-être pas très claire. Est-ce que les frais d'exploitation et les recettes des embranchements sont confondus avec le reste du système au point qu'il soit impossible de se rendre compte si tel embranchement a comblé ses frais ou non pour telle ou telle année.

M. GORDON: Nous étudions chaque embranchement séparément. C'est une nécessité. Nous les surveillons constamment pour voir le trafic qui y circule. C'est ainsi que nous déterminons s'il faut maintenir le service ou le modifier, ou proposer que tel embranchement soit abandonné.

Dans bien des cas, nous changeons le service et introduisons une classe mixte, par exemple. Mais nos fonctionnaires supérieurs veillent, dans la mesure du possible, à ce que chaque embranchement de leur territoire soit rentable.

M. FISHER: Puis-je revenir sur ce que M. Smallwood a voulu, sans doute, demander. Quand un service de transport routier devient partie intégrante d'une exploitation ferroviaire, la Commission a-t-elle autorité sur ce service routier pour ce qui est des tarifs?

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Vous venez de dire qu'il y a des endroits où les chemins de fer ne peuvent entrer en concurrence. Nous sommes forcés de penser, d'après l'attitude du Canadien-Pacifique, que cette compagnie considère une sorte de service intégré comme un moyen de protection.

M. GORDON: Oui.



M. FISHER: Comment se fait-il que le Canadien-National n'ait pas envisagé quelque chose de semblable?

M. GORDON: Quand le moment viendra de considérer notre budget, vous vous apercevrez que nous avons un montant assez considérable pour nous permettre de nous lancer dans le camionnage.

La différence, ici, c'est que le Canadien-Pacifique a réussi à conclure un marché par lequel il a acheté du capital dans une grande compagnie de camionnage. Les efforts que nous avons faits dans le même sens n'ont pas été fructueux jusqu'à maintenant. Nous en avons discuté, mais les conditions qu'on nous offrait étaient trop onéreuses, selon nous, pour la valeur des entreprises en jeu.

Nous faisons donc deux choses: petit à petit, nous agrandissons notre propre entreprise grâce à la Canadian National Transportation Limited. Entre parenthèses, cette compagnie existe depuis 30 ans. Avec cette compagnie, nous exploitons déjà plusieurs lignes. Nous nous proposons d'agrandir encore notre entreprise et, en même temps, de garder l'œil ouvert sur toute compagnie de camionnage qui voudrait nous faire une offre raisonnable. Si vous connaissez des compagnies dans ce cas, envoyez-les-moi.

M. FISHER: Que va-t-il arriver au camionnage quand nous lui imposerons la régie que les chemins de fer connaissent?

M. GORDON: N'oubliez pas que les chemins de fer et le camionnage sont de plus en plus associés dans cette entreprise du transport. Le service rail-route que nous avons organisé est, à vrai dire, une association. J'irais même jusqu'à prédire que, dans un certain temps, les deux éléments de l'industrie ferroviaire, le rail et les services routiers, seront les "grossistes" du transport. Le transport "au détail" sera de plus en plus l'apanage de l'industrie du camionnage. Je fais cette prophétie un peu à l'aveuglette, car il est difficile de faire des prédictions dans un domaine comme celui-là.

M. FISHER: Avez-vous suivi les expériences du New-York Central pour ses services de transport "flexi-van"?

M. GORDON: Oui, j'ai suivi cela avec beaucoup d'intérêt.

M. FISHER: Un amateur ne peut guère juger, mais j'ai l'impression que ce genre de service pourrait permettre au National-Canadien de faire un pas dans la bonne voie.

M. GORDON: Ça semble parfait, mais il y a différentes choses qui ne correspondent pas au marché canadien. Comme vous le savez, le New-York Central évolue dans une région extrêmement congestionnée où le trafic circule dans un espace géographique relativement restreint. Cette région n'a rien de comparable avec les longues distances des transports canadiens. En fait, nous n'avons, au Canada, qu'une région qui soit comparable, c'est la région Montréal-Toronto. Mais est-ce que cette méthode serait satisfaisante sur de longs parcours; la chose est bien hypothétique.

Toutes ces questions font actuellement l'objet d'une étude très minutieuse. Nous avançons, mais lentement et en cherchant à déterminer les résultats d'une telle initiative au Canada, dans notre situation actuelle. Ce n'est pas seulement une question de volume.

M. CHEVRIER: Dans les deux ou trois pages de votre témoignage qui concernent l'activité routière, quel rapport y a-t-il entre l'achat ou l'établissement de services routiers et l'intégration du rail et de la route? Y pensiez-vous en faisant ces achats?

M. GORDON: Oui. Ceci ne constitue, à l'heure actuelle, qu'un stade très préliminaire. Nous sommes persuadés qu'il faut en venir à une intégration du rail et des services routiers et que cette intégration améliorera beaucoup nos résultats. Nous transportons par voie ferrée des marchandises qui conviendraient mieux au transport routier, surtout les marchandises par wagon non



compet. Le gros problème des chemins de fer, c'est les frais en gare. Là, les camions n'ont pas de mal à faire mieux que nous. Ce sont les délais en gare et les frais de manutention qui rendent nos prix, surtout sur de petits parcours, nettement supérieurs à ceux des camions.

Ce que nous cherchons, c'est à faire profiter les chemins de fer par un système de coordination en y intégrant des services routiers, spécialement pour le petit trafic, c'est-à-dire les expéditions de moins d'un wagon.

Comme vous le savez, c'est là le trafic qui rapporte, et nous nous débattons pour essayer d'en garder une part pour les chemins de fer.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): M. Gordon a-t-il pensé à intégrer aux chemins de fer des services routiers et à faire jouer un rôle au petit entrepreneur de camionnage qui prend des contrats de transport par voie ferrée?

M. GORDON: Vous voulez dire les camionneurs privés?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui; en d'autres termes, des camionneurs qui prennent des contrats par soumission, comme un entrepreneur privé?

M. GORDON: Non, nous n'avons pas adopté cette méthode.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il que ces trois pages soient annexées au compte rendu de la séance d'aujourd'hui?

(Assentiment).

(Voir l'Annexe I)

Avez-vous autre chose à dire au sujet de ce paragraphe, ou peut-on passer au paragraphe 9 intitulé "Voyageurs"?

M. FISHER: M. Gordon pourrait-il nous rappeler les faits qui ont amené la suppression, puis l'annulation de la suppression du service Super continental de voyageurs l'automne dernier?

M. GORDON: Oui, ce n'est pas compliqué. L'automne dernier, notre situation déficitaire nous préoccupait beaucoup. Une analyse minutieuse de cette situation nous a portés à croire que nous pourrions tenter de supprimer un train transcontinental à titre d'expérimentation et seulement pendant l'hiver. Nous n'aurions donc qu'un service transcontinental par jour au lieu de deux pendant la période où la trafic est ralenti.

Nous avons appris que la nouvelle se répandait que nous n'avions plus de service de grand luxe dans l'Ouest. Nous avons aussi constaté que les clients qui avaient réservé des places commençaient à annuler leurs retenues de billets. Cela nous a inquiétés.

Nous avons aussi remarqué une réaction générale, au sujet du prestige de notre chemin de fer, si je puis me servir de cette expression, et cette réaction a eu pour nous un effet funeste au sujet de la concurrence: notre trafic-marchandises en souffrait beaucoup plus que nous n'avions prévu. Somme toute, après avoir constaté la réaction et après l'avoir étudiée avec soin, nous nous sommes rendu compte que notre analyse de ce qu'on pourrait appeler les effets psychologiques de la suppression avaient été défavorables. J'étais dans l'Ouest à l'époque et j'y ai constaté moi-même les conséquences de notre décision sur le public. De retour dans l'Est, j'ai convoqué le conseil d'administration et nous avons décidé qu'il nous fallait reconnaître une erreur de jugement. Nous avons pensé servir mieux les intérêts du National-Canadien et sa situation commerciale en revenant sur notre décision.

M. FISHER: Avant d'annoncer officiellement la suppression du train en question, vous avez dû étudier soigneusement, sans doute, ce qu'elle coûterait et les conséquences qu'elle entraînerait. Voulez-vous donc dire que l'effet a été si considérable, ou, dirons-nous, tellement plus considérable que vous ne le pensiez, financièrement parlant, qu'il vous a obligé à mettre de côté complètement votre première analyse?



M. GORDON: Exactement. Après avoir pesé tous les arguments, nous avons pensé que la nouvelle décision s'imposait. D'ailleurs le rétablissement du service s'est révélé tout à fait satisfaisant. La perte n'était pas aussi importante que nous l'avions craint et nous avons conservé et renforcé certains aspects, comme le transport du courrier et les messageries. Avec votre permission, j'ajouterais que le fait que nous avons pris une telle attitude a raffermi le moral de tout le personnel de la compagnie. Nous avons rencontré les chefs de nos syndicats ouvriers et nous leur avons dit que, si nous voulions continuer à faire la concurrence avec succès, il fallait que chaque employé y mette du sien et fasse sa part de publicité. Les équipes des trains se montraient un peu trop indifférentes à l'égard du public en général et trop de gens se plaignaient de l'état de notre matériel.

Nous avons pensé qu'il était temps de nous reprendre. M. Dingle a donc été chargé de discuter avec les différents syndicats qui groupent nos équipes de trains et il a obtenu de magnifiques résultats: l'allure générale de nos services est bien meilleure. Cette déficience de notre part a eu en définitive un bon résultat.

M. FISHER: D'accord.

M. KENNEDY: Je viens de lire les paragraphes neuf et quatorze et je voudrais faire quelques remarques. Le paragraphe neuf dit que les recettes du trafic-voyageur ont baissé à \$41,500,000, c'est-à-dire de \$5,300,000 ou 11.4 p. 100 de ce qu'elles étaient en 1957. De plus, le paragraphe quatorze annonce une baisse de \$2,200,000 réduisant à 9 millions de dollars les recettes des wagons-lits, des wagons-restaurants et des wagons-salons. On se rend compte au premier coup d'œil que le pourcentage est beaucoup plus grand. M. Gordon voudrait-il nous dire quel effet la diminution du nombre de permis de voyager gratuitement sur de longues distances a pu avoir, à son avis, sur ces chiffres?

M. GORDON: Quand vous parlez de la diminution du nombre de permis, par lesquels voulez-vous que je commence? Par ceux des députés?

M. KENNEDY: Par les catégories de permis qui ont été réduites.

M. GORDON: Il est très difficile de donner des chiffres, car un grand nombre de gens qui voyagent avec des permis ne voyageraient pas autrement. Je dois avouer que nous n'avons pas envisagé une analyse de ce genre ou fait des calculs qui vailent la peine d'être mentionnés. Je peux cependant vous dire combien de permis ont été délivrés. Nous ne demandons pas aux chefs de trains de nous dire combien de détenteurs de permis voyagent sur chaque train, parce que cela ne nous servirait de rien. Mais nous augmenterions indiscutablement nos recettes en ne délivrant plus de permis.

M. KENNEDY: Si je vous ai demandé cela, c'est parce qu'on entend dire fréquemment, dans les fraternités des chemins de fer, que la réduction de ces permis a porté préjudice aux compagnies ferroviaires. En effet, les gens auxquels on a enlevé leur permis ne dépensent plus d'argent dans les wagons-restaurants ou les wagons-lits.

M. GORDON: Vous parlez des réductions de quel genre de permis?

M. KENNEDY: Je parle des permis des employés de chemin de fer.

M. GORDON: Vous voulez parler des réductions effectuées sur les trains spéciaux?

M. KENNEDY: Oui.

M. GORDON: Nous avons pris cette mesure parce que l'espace est limité et que nous estimons que la priorité doit aller aux voyageurs payants. Nous avons même réduit le nombre de permis accordés aux voyageurs de banlieue. Les employés de la Compagnie paient la moitié de leur billet sur les trains de banlieue.



M. FRASER: Est-ce que le président pourrait nous dire le nombre de permis délivrés, cet après-midi?

M. GORDON: Je crois que j'ai ce chiffre-là ici. Je devrais les avoir en tout cas. Oui, voici. Mais certains de ces renseignements peuvent-ils me causer des ennuis, si je les révèle?

M. FRASER: C'est seulement le total que je voudrais avoir.

M. GORDON: Eh! bien voici: le 31 décembre 1958, il y avait 138,311 permis en circulation, dont 44,225 permis annuels et 91,500 permis de longs services, comme on les appelle. En plus de cela, il y avait 241,706 permis de voyage qui ne donnent droit qu'à un voyage et sont accordés selon l'état de service de l'employé. C'est à peu près tout, je crois.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des voyageurs, messieurs?

M. SMALLWOOD: Vous admettez que cette suppression du Super-Continental a été une gaffe qui a coûté des milliers de dollars à la Compagnie?

M. GORDON: Je ne suis pas tout à fait de votre avis. Mais permettez-moi tout d'abord de vous faire remarquer que le service n'a jamais été discontinué. On a seulement annoncé qu'il serait discontinué. Il me semble que nous ne pouvions pas analyser les réactions sans annoncer la nouvelle. Seule la réaction dont je viens de parler nous permettait d'évaluer la véritable importance de ce service.

Si vous pensez que ce fut une erreur de jugement, je suis d'accord avec vous, mais je ne pense pas que j'appellerais cela une gaffe. Comme l'appeler au juste, je ne le sais pas. Quoi qu'il en soit, nous avons pris une décision en nous fondant sur les renseignements dont nous disposions. Et nous avons décidé de suspendre le service pour la saison. Est-ce que cela répond bien à votre question?

M. SMALLWOOD: Vous avez dû perdre, au profit du Pacifique-Canadien beaucoup de voyages déjà réservés?

M. GORDON: Non. J'ai dit que nous avons été influencés par le public et que nous avons craint que la suppression du train en question ne provoque des retraits de réservations à longue échéance.

M. SMALLWOOD: Est-ce que cela ne vous a pas occasionné des dépenses?

M. GORDON: Laissez-moi terminer, s'il vous plaît.

Nous n'imaginons pas que des gens, sur le parcours de notre chemin de fer, pourraient dire (oh! ne me demandez pas qui?) que le National-Canadien n'avait plus de service de première classe pour l'Ouest. Cela n'a jamais été vrai. J'ai eu vent de certaines de ces rumeurs, mais ne pourrais préciser. Toute l'affaire n'était qu'une question de décision à prendre.

M. SMALLWOOD: Est-ce que vous n'avez pas été obligés de payer pour un nouvel horaire?

M. GORDON: Il a été révisé avant d'entrer en vigueur.

M. SMALLWOOD: Mais cela vous a coûté quelque chose.

M. GORDON: Oui, évidemment.

M. SMALLWOOD: Je dirais que cela vous a coûté à peu près \$12,000.

M. GORDON: Si c'est vrai, vous en savez plus que moi; mais je me ferai un plaisir de vérifier.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je dois vous dire que la population de la région de Barrie-Orillia vous a été très reconnaissante du fait que vous avez maintenu le service l'automne dernier, et je suis sûr qu'elle a prouvé sa reconnaissance en voyageant sur ce train.



M. FISHER: Je suis bien d'avis que, dans le cas en question, l'erreur qu'on a commise a permis d'améliorer le service et de stimuler les employés. Mais maintenant, j'entends dire autre chose: les gens ont peur que, la prochaine fois, les deux compagnies ne se mettent d'accord et publient en même temps leur changement d'horaire en annonçant aussi que chacune supprime un train. Ces changements seront alors mis en vigueur sans qu'on puisse rien y faire. M. Gordon pourrait-il nous affirmer qu'il n'est pas question de cela à l'heure actuelle?

M. GORDON: En général, nous entendons maintenir un service de voyageurs tant qu'il y a des clients. Évidemment, nous ne pouvons pas promettre de maintenir des trains à perpétuité. Cela dépendra des circonstances. Si le public en justifie l'existence, nous serons heureux de les maintenir.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur Gordon, je voudrais vous poser quelques questions au sujet des services de voyageurs. Que pensez-vous des wagons panoramiques? Croyez-vous, comme l'un de vos vice-présidents, que les paysages qui bordent les lignes du National-Canadien ne se compare pas avec celui que traversent les lignes du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je ne sais pas de quelle déclaration vous voulez parler?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Cela m'a été dit personnellement.

M. GORDON: Monsieur le président, je crois qu'il serait opportun que je dise maintenant que, en raison peut-être du plus grand intérêt que nous prenons généralement au service-voyageurs, nous avons introduit nombre d'innovations depuis deux ans pour tenter d'augmenter l'attrait de ce service. Ceux qui n'ont pas d'argent (heureusement personne ici n'est dans cette situation) et qui doivent emprunter pour voyager par le train peuvent maintenant le faire grâce à notre service de paiements différés. Il y a deux banques où ils peuvent emprunter pour rembourser plus tard le prix de leur billet. Cette pratique est en contradiction avec ma formation, mais il semble que ce soit là un système reconnu de nos jours et on constate qu'il est populaire.

Nous avons aussi établi diverses facilités de crédit, des billets de famille, des tournées organisées et différentes formes de voyages organisés à prix réduit dans des wagons ordinaires réservés. Nous avons été les premiers à louer des places d'avance dans les wagons ordinaires et à vendre des billets à prix réduit valables pour la journée. Nous avons introduit récemment les billets-touristes sur plusieurs catégories de trains. Nous avons aussi été les premiers à autoriser nos chefs de trains à vendre les places vides dans les wagons-dortoirs après le départ du train, étant donné que ces places sont, pour ainsi dire, des marchandises qui seraient gaspillées.

Nous avons essayé par tous ces moyens de stimuler l'intérêt du public et de le pousser à voyager par chemin de fer. Je crois que nous pouvons constater les bons résultats de ces initiatives.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si vous avez bien fait de dire ce que vous venez de dire, car vous allez avoir des gens qui monteront à bord du train en s'attendant à trouver une couchette.

M. GORDON: Bien entendu, je parle des couchettes supérieures, que nous serons heureux de leur louer sur n'importe lequel de ces trains.

M. FISHER: Avant que nous ne quittions cette question du service-voyageurs, je tiens à savoir comment les chemins de fer vont s'attaquer au problème des trains de banlieue.

M. GORDON: De quel point de vue? Nous nous en occupons le mieux que nous pouvons.

M. FISHER: Je suppose que la première chose que vous faites, c'est de réduire le nombre de permis gratuits.



M. GORDON: Nous avons supprimé récemment l'usage des permis gratuits pour nos employés sur ces trains de banlieue. Ils voyagent maintenant à un tarif de 50 p. 100. Toutes les autres personnes paient plein tarif, même les employés des autres compagnies de chemin de fer.

M. FISHER: Vous n'avez pas encore fait cela dans la région de Toronto?

M. GORDON: Je ne me souviens plus. Oh oui, j'avais oublié. Dans toutes les zones de banlieue, nous faisons payer 50 p. 100 à nos employés.

M. CATHERS: Mais vous n'avez pas de train de banlieue à Toronto.

M. GORDON: Vous dites?

M. CATHERS: N'est-ce pas exact?

M. GORDON: C'est absolument faux. Nous avons un service de banlieue très chargé entre Toronto et Hamilton. N'avez-vous pas entendu parler de cette délégation d'Oakville qui a porté plainte contre l'état de nos wagons? Je me suis occupé personnellement de cette affaire. J'ai arrangé les choses et, alors que nous avions reçu 500 lettres de plainte, j'ai reçu deux lettres de félicitations.

M. FISHER: Au sujet des tarifs compensatoires et non compensatoires sur les trains de voyageurs ordinaires.

M. GORDON: C'est exact, monsieur.

M. FISHER: Nous accordons ainsi une sorte de subvention aux ouvriers dans la région métropolitaine. Comment peut-on régler toutes ces difficultés et faire fonctionner le chemin de fer d'une façon satisfaisante?

M. GORDON: Si la Commission des transports voulait bien nous relever de l'obligation qu'elle nous impose de maintenir certains de ces trains, ce serait une solution. Mais je ne crois pas que ce soit aussi simple que cela. Le problème du train de banlieue, comme je l'ai souvent dit, c'est le problème des heures d'affluence, c'est-à-dire que tout notre trafic circule pendant une ou deux heures le matin et pendant une ou deux heures l'après-midi. Nos difficultés viennent en partie de nos accords avec les unions ouvrières. Nous n'avons pas encore pu conclure des ententes spéciales pour ce genre de service.

Je ne dis pas cela pour faire des reproches à qui ce soit, mais c'est tout un problème d'amener les employés à s'adapter au régime des heures de pointe. J'admets qu'il serait injuste de s'en prendre à la main-d'œuvre, mais le fait est là que la main-d'œuvre travaille sur ces trains pendant de longues périodes. Nous ne pouvons pas tous les employer ni les employer seulement pendant le temps qu'il faut. Si nous pouvions arranger cette question des heures d'affluence, le problème des trains de banlieue serait réglé.

M. CHEVRIER: Quel est l'objet de la demande que vous avez faite à la Commission des transports?

M. GORDON: Nous n'avons fait aucune demande à la Commission.

M. CHEVRIER: Si, vous leur avez demandé d'examiner les tarifs de banlieue dans la région de Montréal.

M. GORDON: Oui, c'est vrai; excusez-moi. Je me suis trompé et je croyais que c'était arrangé, mais la question est encore entre les mains de la Commission. Je vais vous dire avec quoi je confondais votre question. Nous avons envoyé cette demande en même temps que nous avons fixé les permis des employés à 50 p. 100. Comme cette seconde question était réglée, j'ai cru un instant que tout l'était. Comme vous le disiez, la demande dont vous parlez a été soumise à la Commission, qui va l'étudier quand il lui conviendra.

M. CHEVRIER: Quelle augmentation voudriez-vous obtenir avec cette demande?



M. GORDON: Nous avons joint à notre demande les nouveaux tarifs de banlieue le 19 février. Les augmentations varieront entre 17 et 37 p. 100 et entreraient en vigueur le 15 mars. A l'heure actuelle, rien ne nous permet de prévoir si la Commission va accorder ou refuser notre demande et, dans ce dernier cas, si elle autorisera une augmentation moindre. L'augmentation apportée aux tarifs de nos employés vient de notre propre initiative.

M. CHEVRIER: Sur quels services ces augmentations porteraient-elles?

M. GORDON: Les services de Montréal et de Toronto.

M. CREAGHAN: Quelles recettes pensez-vous encaisser en faisant payer moitié prix à vos employés sur les trains de banlieue?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons fait des calculs précis. C'est l'expérience qui le dira.

M. CREAGHAN: Quelques millions?

M. GORDON: Oh! non.

M. CREAGHAN: Est-ce que cela s'applique à tous les employés du National-Canadien dans tout le pays?

M. GORDON: Oui, et le Pacifique-Canadien a adopté le même régime sur ses trains.

M. CREAGHAN: J'ai une ou deux autres questions à poser.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais c'est seulement sur les trains de banlieue?

M. GORDON: Oui, monsieur. Ceci se fonde sur la théorie que les trains de banlieue ne sont pas vraiment des trains de voyageurs, mais bien plutôt des services de tramways.

M. CREAGHAN: La Commission est en train d'étudier plusieurs demandes que vous lui avez soumises. J'en ai remarqué une qui a rapport à ma circonscription: Le service de Point-du-Chêne à Moncton. Nombre de vos employés utilisent ce service. La Commission ne s'est pas encore prononcée, mais avez-vous mis vos employés au tarif de 50 p. 100? Depuis longtemps, en effet...

M. GORDON: C'est un train de travail.

M. CREAGHAN: Oui, c'est ce que vous appelez un train-atelier.

M. GORDON: La demande dont vous parlez a été soumise à la Commission en juin 1958. Il s'agissait de discontinuer le service entre Point-du-Chêne et Moncton, et non pas de l'intensifier ou de le réduire. L'audience a eu lieu le 13 mars 1959 et nous attendons la décision de la Commission.

M. CREAGHAN: Depuis quand le demi-tarif est-il en vigueur?

M. GORDON: Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1959.

M. CREAGHAN: M. Dingle ferait peut-être mieux de répondre à la question que voici: considérez-vous ce train-atelier comme un train de banlieue?

M. GORDON: Non, c'est un train de travail.

M. CREAGHAN: Il n'y a donc rien de changé pour ceux qui voyagent sur ce train?

M. GORDON: Si nous continuons d'assurer ce train, ce ne sera pas un train de banlieue. Tous ceux qui l'utilisent ont des permis, mais nous avons fait remarquer à la Commission que le nombre de voyageurs qui utilisent ce train est très petit par comparaison avec les autres moyens de transport. Nous avons aussi insisté sur le fait que ce train n'est pas nécessaire pour desservir la région.

M. CREAGHAN: Il y a un autre point qui me tracasse un peu. Quand des représentants officiels de syndicats se rendent à des conférences, ils peuvent se faire délivrer des permis spéciaux leur donnant droit de voyager sur des trains à priorité. Il leur suffit d'en faire la demande à un bureau régional. Je me



demande si vous accordez le même privilège aux représentants des associations de retraités des chemins de fer. Au cours d'une réunion qui a eu lieu l'an dernier, à Terre-Neuve, je crois, on m'a dit que certaines personnes n'avaient pas pu prendre les trains à priorité parce qu'elles n'étaient pas membres actifs de l'association mais seulement membres retraités.

M. GORDON: Je ne sais pas exactement ce dont vous parlez. Naturellement, si c'étaient de vieux employés, ils auraient eu leur permis personnel.

M. CREAGHAN: Mais pas valable sur les trains à priorité.

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: Les hommes dont je parle étaient âgés et ils avaient des permis de longs services; pourtant, ils ne pouvaient pas prendre le train de Truro à Sydney, par exemple.

M. GORDON: Je pense qu'ils l'auraient pu, s'il y avait eu de la place. Ce qu'il ne faut pas oublier, évidemment, c'est que nous considérons que les détenteurs de permis viennent après les voyageurs payants, selon la place disponible. Si les voyageurs payants occupent toutes les couchettes, il est clair que le détenteur de permis n'aura pas de place.

M. CREAGHAN: Voici ce que je veux dire, monsieur Gordon. Ceci ne doit pas s'appliquer aux membres d'un syndicat d'ouvriers de chemins de fer qui se rendent à une assemblée à Montréal. Ils ont droit à un permis spécial qui leur permet de payer leur billet, comme n'importe qui. Vous n'accordez pas le même privilège aux retraités, vous ne permettez pas à quelqu'un, par exemple, qui appartiendrait à l'Association des retraités des chemins de fer d'aller voir un fonctionnaire de la compagnie et de lui dire: "Je vais à une assemblée. Puis-je prendre un train à priorité au même titre qu'un membre d'un syndicat ouvrier?" et j'estime...

M. GORDON: Je ne vois pas quel train à priorité vous voulez mentionner dans votre circonscription.

M. CREAGHAN: Le train à priorité de ma circonscription, c'est tout simplement le train *Océan Limité*, en premier lieu.

M. GORDON: D'accord, mais je crois qu'il y a d'autres trains que votre homme peut prendre.

M. CREAGHAN: Très bien, mais s'il y a une assemblée du syndicat des chemins de fer à Montréal, les représentants élus, par exemple...

M. GORDON: Les représentants en fonction.

M. CREAGHAN: Oui, ces représentants peuvent prendre les trains à priorité; mais s'il y a une assemblée de l'association des retraités des chemins de fer, les représentants élus ne peuvent se prévaloir du même avantage. En d'autres termes, vous faites une distinction entre les hommes qui travaillent et ceux qui sont à la retraite?

M. GORDON: Oui, et je crois que c'est simplement normal. Les retraités ne peuvent prendre les trains à priorité parce que le nombre des places est limité. C'est déjà faire bien les choses, il me semble, que de dire aux représentants des unions ouvrières en service. "Nous allons vous donner la préférence". Quant aux hommes dont vous parlez, ils ont d'autres trains à leur disposition.

M. CREAGHAN: Je ne trouve pas juste que vous donniez la préférence aux jeunes employés, sans accorder les mêmes avantages à des gens qui ont travaillé pour vous toute leur vie quand ils vont à une assemblée.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais les jeunes paient.

M. CREAGHAN: Non, c'est gratuit pour les jeunes comme les vieux.

M. GORDON: Ce que vous voulez dire par là, c'est que nous avons accordé une préférence à la personne qui travaille. On nous le reproche constamment.



Dès que nous faisons une concession à un représentant de syndicat ouvrier, pour bien montrer que nous le considérons en service actif, tout le monde veut jouir de cette même concession. Mais la chose est impossible, car nous n'avons pas assez de places. D'ailleurs, ce n'est pas bien grave. Il existe d'autres trains, comme le "Scotian", qui sont tout aussi confortables, et le retraité est moins pressé que l'ouvrier qui travaille.

M. CREAGHAN: Cela revient à dire que vous avez adopté à ce sujet une ligne de conduite bien déterminée?

M. GORDON: Oui.

M. ROBINSON: Monsieur le président, puis-je dire, à propos du paragraphe 9 intitulé "Frais-voyageurs", que, dans notre région, il y a trois lignes qui desservent Palmerston. En fait, jusqu'à ces dernières années, une ligne allait à Wiarton, une autre à Southampton, et la troisième à Kincardine. Mais, à cause d'un trafic insuffisant depuis plusieurs années, on cherchait à réduire les services et un de nos ministres actuels a eu l'occasion d'en parler dernièrement à la Chambre des communes. Pour revenir à mon idée première, si on avait amélioré ce service au lieu de le laisser dans un tel état d'abandon, il aurait été utilisé par un plus grand nombre de voyageurs. Nous avons appris avec plaisir que la compagnie a décidé de mettre trois autorails en service dans cette région. On a annoncé à Kincardine et à Southampton qu'un autorail partirait de ces villes le matin pour revenir à midi et qu'un autre quitterait Palmerston pour Owen Sound pour revenir, lui aussi, à midi. C'est une bonne nouvelle, bien que nous ne pensions pas que cet autorail devrait desservir Owen Sound. Il devrait partir de Wiarton.

Puis, récemment, il y a eu un changement. L'autorail arrive maintenant à Southampton à midi. Je voudrais faire remarquer, monsieur le président, qu'Owen Sound perd au change. Je croyais que la Commission des transports doit donner son assentiment préalable à toute réduction de service. J'ignore si cela a été fait dans le cas en question.

M. GORDON: Permettez-moi de vous interrompre. Ce que vous dites n'est pas exact. Nous ne sommes tenus de demander l'autorisation de la Commission que pour un abandon de service. Mais nous pouvons nous-mêmes réduire le service selon le trafic.

M. ROBINSON: Je n'arrivais pas à comprendre. Mais, si la compagnie s'intéresse aux voyageurs du premier train, le n° 9, je puis lui soumettre une idée. Pourquoi ne pas faire partir un de ces trois trains de Southampton, un autre de Kincardine et le troisième de Wiarton. Il n'y a pas besoin de s'occuper d'Owen Sound pour la bonne raison que le Canadien-Pacifique assure un service quotidien qui part d'Owen-Sound. Si la Commission des transports surveillait son affaire de près, elle ne permettrait pas un dédoublement de service pour une localité quand une autre n'a pas le service dont elle a besoin. Ces trois régions, Kincardine, Southampton et Wiarton, sont des stations d'été et je suis sûr que la compagnie pourrait faire son profit des touristes qui se serviraient de ces trois trains.

M. CATHERS: Monsieur le président, puis-je demander à M. Gordon si on a calculé la valeur-recettes de ces permis?

M. GORDON: C'est absolument impossible. Nous n'avons pas de moyen de savoir quel emploi on en fait. Il nous faudrait accumuler une quantité de données statistiques inutiles. Par ailleurs, que se passerait-il si nous supprimions les permis? Il y a beaucoup de gens qui voyagent maintenant, sans doute parce qu'ils ont un permis. Si nous leur enlevions ce permis, ils ne voyageraient plus. C'est pourquoi l'usage des permis implique certaines restrictions. En théorie, et quelquefois en pratique, les détenteurs de permis doivent laisser leur place à un voyageur payant dans un train bondé. Le voyageur payant a droit à une



place assise avant le détenteur de permis. J'ignore si ce droit est souvent respecté, mais il l'est de temps en temps. Il est inutile de chercher à analyser la situation, car cela ne vous mènera nulle part.

Le PRÉSIDENT: Il y a bien des permis qui ne servent pas pendant trois ans?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: On peut en conclure que les syndicats n'ont jamais essayé de préciser la valeur d'un permis?

M. GORDON: Exactement.

M. CATHERS: Mais, par exemple, est-ce qu'on a calculé la valeur que pourraient représenter ces permis?

M. GORDON: Non, c'est ce que je suis en train de vous expliquer: il n'y a pas moyen de le savoir.

M. CATHERS: Prenez le cas des employés et de leurs familles qui profitent de permis de voyage. Ne pensez-vous pas qu'ils devraient déclarer cela à titre de revenu ou d'indemnité? Mais il y a un traitement de faveur. Je me demande si, en pratique, les détenteurs de permis font état de cela dans leur déclaration de revenu.

M. GORDON: Je n'en sais rien.

M. CATHERS: Un cultivateur doit faire mention des produits qu'il consomme lui-même, de même qu'un épicier doit indiquer la valeur de ce qu'il a pris de ses étagères pour sa consommation personnelle. N'est-ce pas ici un cas semblable?

M. GORDON: Non, je ne crois pas. Je ne vois pas d'analogie.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une personne doit manger, mais elle n'est pas forcée d'utiliser un permis de chemin de fer.

M. GORDON: Exactement. D'ailleurs, ceux qui ont des permis ne voyageraient pas autant, s'ils n'en avaient pas.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je voudrais revenir au Super-Continental. C'est le train principal du nord de l'Alberta et nous tenons à ce que ce soit un train de première classe. C'est là une des raisons pour lesquelles j'ai parlé des wagons panoramiques et je n'ai pas eu de réponse. En effet, beaucoup de gens du Nord de l'Alberta descendent à Calgary pour prendre le "Canadian" tant vers l'ouest que vers l'est. A mon avis, c'est une situation extrêmement regrettable, quand tout le monde sait que le paysage de Jasper est cent fois plus poli que celui du sud de la province. Des employés de chemins de fer m'ont proposé quelques idées à ce sujet. Je suis allé plusieurs fois d'ici à Edmonton par le Canadien-Pacifique et par le National-Canadien et, quant à moi, j'estime que les wagons panoramiques sont un confort appréciable sur un train.

Une autre chose que le public apprécierait, je crois, ce serait de peindre le Super-Continental d'une autre couleur. Et je me permets de suggérer qu'il soit doré.

M. GORDON: On me reproche de ne pas avoir répondu à la question sur les wagons panoramiques. Je le ferais avec plaisir, mais c'est déjà fait.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je pensais que vous auriez peut-être changé d'avis.

M. GORDON: Ce n'est certainement pas maintenant que je changerais d'avis; mais, si c'était à refaire, je ne sais pas ce que je ferais. Sur les conseils de nos directeurs du trafic, nous nous sommes mis à acheter du matériel en 1954 et il nous a semblé qu'il fallait consacrer un montant considérable au renouvellement du matériel de transport des voyageurs. Depuis près de vingt ans, aucune dépense importante n'avait été faite à cette fin, et il nous aurait fallu quelque chose comme 50 millions de dollars pour renforcer le prestige de nos services-voyageurs. Nous avons donc décidé qu'il fallait répartir ces 50



millions de dollars le plus possible et les wagons panoramiques n'ont pas semblé devoir rapporter assez pour justifier un tel investissement. N'oubliez pas que le wagon panoramique n'est pas payant par lui-même; c'est tout juste un wagon supplémentaire attaché au train. Il est bien impossible de dire si le Canadien-Pacifique attire plus de voyageurs que nous, grâce à son wagon panoramique. Je l'ignore. C'est là un article qu'ils vendent pour attirer le public. Nous présentons aussi différents articles pour attirer le public, mais ce ne sont pas nécessairement les mêmes.

Ce que vous avez dit au sujet des voyageurs qui vont de Calgary à Edmonton m'a intéressé et j'ai étudié la question au cours de mon voyage dans l'Ouest. Il y a des voyageurs dans les deux sens. Certains prennent le Canadien-Pacifique pour aller et le National-Canadien pour revenir. Ils peuvent ainsi voir les magnifiques paysages de Jasper sans pour autant se priver de voir les autres.

M. KENNEDY: Je me demande si M. Gordon voudrait nous dire s'il voyage en wagon ordinaire ou en wagon spécial.

M. GORDON: Nous avons des wagons spéciaux, des wagons pour les membres du conseil d'administration que nous mettons d'ailleurs à la disposition de groupes de personnes qui se rendent à des réunions de conseils d'administration ou à des assemblées annuelles d'actionnaires. N'importe quel groupe peut en profiter dans des circonstances semblables au tarif habituel. Nous avons six ou huit wagons de ce genre, chacun portant un nom. Je puis vous donner les noms...

M. KENNEDY: Les noms ne m'intéressent pas. Ce que je voudrais savoir, c'est le prix moyen de ces wagons.

M. GORDON: Oh! C'est environ \$235,000.

M. KENNEDY: Est-ce que l'emploi qu'on en fait permet d'amortir ce coût?

M. GORDON: Oui, ils sont assez profitables. La compagnie estime que c'est de l'argent bien placé.

M. KENNEDY: Parmi ces six wagons, combien y en a-t-il qui ont été construits depuis quelques années, disons depuis cinq ans?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous en ayons fait faire depuis cinq ans. Les deux dernières additions remontent à l'expansion de 1954.

M. DRYSDALE: Monsieur Gordon, au sujet des recettes-voyageurs j'ai remarqué que vous n'avez pas de chiffres détaillés. Mais auriez-vous une idée des pertes, s'il y en a, que subit le service-voyageurs?

M. GORDON: C'est la question épineuse que je souhaitais qu'on m'épargne.

M. DRYSDALE: Excusez-moi.

M. GORDON: Parce que, là encore il y a tant de façons de considérer la chose. On se sert souvent de la méthode dite I.C.C., c'est-à-dire la méthode employée par l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis. Elle est souvent appliquée au transport des voyageurs. Selon cette méthode, notre déficit-voyageurs se serait élevé à quelque 89 millions de dollars l'an dernier.

Mais je ne donne pas grand crédit à cette méthode. Elle est un peu trop simpliste et ne tient pas compte des circonstances connexes. Nous essayons de déterminer cette question nous-mêmes par une analyse très différente de tout ce qui entre dans le service-voyageurs. En réduisant cela à ce qu'on pourrait appeler les débours bruts, nous avons trouvé que notre déficit-voyageurs s'établissait l'an dernier à environ 38 millions de dollars.

La vérité est quelque part aux environs de ce chiffre, mais nous commençons à parer au manque de données de statistiques, en ce qui touche notre service-voyageurs. L'an dernier et cette année, nous avons obtenu des données statistiques meilleures que jamais grâce à des calculatrices électroniques plus perfectionnées.



M. DRYSDALE: Du point de vue des recettes, pensez-vous que l'avenir appartient au transport des marchandises exclusivement, pour ce qui est des chemins de fer, et qui implique l'abandon progressif des services-voyageurs? En d'autres termes, à en juger d'après le service que vous assurez actuellement, vous auriez une balance de profits sans votre service-voyageurs?

M. GORDON: Je ne veux pas faire de prédictions sur l'exploitation des services-voyageurs. En énonçant des conjectures, l'an dernier, je me suis attiré des ennuis. Cela ne me va pas de jouer les prophètes! En fait, nous sommes déterminés à maintenir les services-voyageurs aussi longtemps que nous pourrions le faire avantageusement. Nous essayons de plus en plus de garder le trafic en le revêtant de tout l'attrait désirable. Il faut maintenant attendre la réaction du public et voir si nous aurons son appui. Si la réaction est favorable, nous continuerons à assurer les services-voyageurs; mais, si elle ne l'est pas, nous n'avons aucune raison de faire rouler ces trains.

M. DRYSDALE: Alors, en réalité, vous faites plutôt cela à titre de service public pour maintenir de bonnes relations?

M. GORDON: Certaines lignes de voyageurs sont rentables. En général, les lignes principales couvrent leurs frais. De nombreux trains, dans différentes régions, sont mixtes. Ce sont habituellement des trajets que nous nous proposons d'abandonner et chacun d'eux fait l'objet d'une étude approfondie. Nous ferons des demandes d'abandon chaque fois que cette analyse justifiera notre demande.

M. ROBINSON: C'est bien ce que je pensais. Et quand vous en arriverez là, supprimerez-vous de votre publicité le slogan: "Le National-Canadien sert tout le Canada"?

M. SMALLWOOD: Pourriez-vous dire que les services que vous offrez à présent sont aussi bons qu'ils peuvent l'être?

M. GORDON: Nous avons affaire à des hommes. Le personnel de nos guichets de places réservées...

M. SMALLWOOD: Vous n'êtes pas en contact direct avec ce personnel et vous devriez faire une petite enquête sur ce qui se passe. Ces guichets sont mal organisés et vous font perdre des clients sur les lignes principales.

M. GORDON: Remarquez bien, monsieur le président, que ce n'est pas là une question, mais exactement le genre de critique sans fondement qu'on adresse souvent au National-Canadien. Or de telles critiques portent préjudice au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: J'étais sur le point de dire il y a un instant que notre Comité est chargé de faire un examen. Dans la mesure du possible, nous devrions donc poursuivre notre interrogatoire, car il n'est pas de notre ressort de dire au président ou à la direction du National-Canadien comment administrer leur compagnie. Nous sommes ici pour chercher à savoir comment cette administration se fait.

M. SMALLWOOD: Eh bien, je crois que la direction du National-Canadien a l'esprit assez large pour qu'on puisse lui proposer des moyens d'améliorer ses services.

Le PRÉSIDENT: D'accord. Et il me semble que, en tant que comité, nous devrions nous aussi avoir l'esprit assez large pour ne pas oublier les buts de nos délibérations. Nous sommes ici pour poser des questions et non pas pour émettre des opinions, sauf dans une certaine mesure, et je crois que nous avons joui d'une très grande liberté à cet égard.

M. FISHER: J'aimerais bien qu'on discute la question soulevée par M. Smallwood, car je crois que mes expériences ont été à peu près semblables aux siennes.



M. SMALLWOOD: Je voyage par ces trains et je vais donner deux ou trois exemples de ce qui m'est arrivé et prier M. Gordon de faire une enquête sur la situation. L'été dernier deux membres du Parlement (j'en étais un), malgré tous leurs efforts, ne pouvaient retenir des places à Ottawa sur le Super-continental. Nous avons appris qu'il y avait pourtant des compartiments vides dans les wagons qui quittaient la ville. Nous avons donc été obligés de prendre le Pacifique-Canadien pour faire le voyage. Une autre fois une famille que je connais a acheté un compartiment et, lorsqu'elle est arrivée à Winnipeg, elle a dû le céder. On l'avait déjà vendu à Winnipeg. J'ai alors entendu ces gens dire: "Voilà la dernière fois que nous voyageons par le National-Canadien!" Je vous donne tout cela à titre d'exemple.

M. GORDON: Je regrette beaucoup que le National-Canadien vous ait fait subir pareil contretemps. Mais c'est toujours la même chose lorsqu'on voyage par autobus, par avion ou par train. Il faut toujours s'attendre qu'un individu peut faire une bévue.

Quant à la deuxième question, j'avoue que c'est là l'un des plus grands embêtements des transports. Des gens retiennent leurs places par téléphone et puis ne viennent pas les chercher. Neuf fois sur dix, lorsque nous les revendons à quelqu'un d'autre, le premier acheteur arrive deux minutes avant le départ du train et fait une scène de tous les diables parce qu'il n'a plus de place.

Tout ce que je veux vous dire, c'est que, d'abord, le National-Canadien n'est pas pire que les autres chemins de fer. Deuxièmement, lorsque vous me dites que je ne sais pas ce qui se passe, vous vous trompez. Nous avons étudié soigneusement toute la question du service de retenue de places, et, par conséquent, depuis un an nous avons pu y apporter de grandes améliorations. Je crois que je puis même dire que notre service de voyageurs va beaucoup mieux à cet égard. Nous avons organisé des cours à l'intention des préposés aux billets pour leur apprendre la psychologie du public. Nous avons invité le personnel de la compagnie de téléphone Bell à venir examiner la technique suivie par nos préposés au téléphone. Nous avons organisé des cours pour instruire notre personnel et nous avons introduit plusieurs techniques nouvelles. Quant au deuxième point, je tiens beaucoup à effacer cette tache de mon blason. Car je vous assure que je suis pleinement renseigné sur ce qui se passe.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Monsieur le président, la question que je vais poser a une portée assez limitée, mais je me demande si M. Gordon voudrait bien nous fournir des précisions sur la ligne Montréal-Chicoutimi du point de vue des recettes?

M. GORDON: Je n'ai pas les chiffres, mais je crois que la situation est loin d'être bonne.

M. CREAGHAN: J'ai moi-même deux ou trois questions à poser sur le même sujet.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous être aussi bref que possible? J'espérais qu'il nous serait possible de lever la séance à midi et demi.

M. FISHER: Et bien, puisqu'il est déjà midi et demi, levons la séance.

Le PRÉSIDENT: Un mot avant de le faire. Je crois que nous devons nous réunir de nouveau à trois heures et demie. Serait-il possible de venir plutôt à trois heures?

M. CREAGHAN: A trois heures et demie ou après le passage à l'ordre du jour si le passage à l'ordre du jour a lieu avant 3 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: C'est bien. M. Gordon me dit qu'il sera ici à trois heures.



M. FISHER: Si, en revenant ici après le passage à l'ordre du jour, je trouve que vous avez terminé l'étude de la rubrique "Service des voyageurs", j'aurai encore quelques questions à poser.

M. CATHERS: Monsieur le président, je ne suis pas membre de ce Comité, mais j'ai posé quelques questions. Me permettez-vous de poser des questions?

M. FISHER: Assurément que non! Il est venu ici et il a exprimé des sentiments anti-travaillistes. Il ne fait pas partie du Comité.

Le PRÉSIDENT: Nous avons besoin d'un homme comme cela pour vous contrebalancer, monsieur Fisher. Nous nous réunirons de nouveau cet après-midi.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 5 mai 1959.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Avant de recommencer et afin de pouvoir fixer les détails de notre réunion de demain, je dois vous dire (ce que vous savez déjà, du reste) qu'il est difficile de trouver des salles de réunion et que M. Plouffe, le secrétaire de notre Comité, va faire de son mieux pour nous réserver pour la matinée la salle ou nous nous trouvons. Voulez-vous que nous nous réunissions demain matin et à quelle heure? Est-ce que 9 heures sera trop tôt?

M. BROOME: Si nous étions ici à 9 heures, nous pourrions tout terminer avant 10 h. 45.

M. FISHER: Serait-il possible de lever la séance à 11 heures? Il y a un autre comité spécial qui se réunit à 9 heures et demie; et il y en a parmi nous quelques-uns qui sont très intéressés au travail de ce comité.

Le PRÉSIDENT: Et notre caucus de 11 heures?

M. BROOME: Il faudra nous réunir ce soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, que décidez-vous? Préférez-vous vous réunir ce soir plutôt que demain matin à 11 heures?

M. CREAGHAN: Réunissons-nous ce soir et demain matin aussi, entre 9 et 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui sont en faveur de cette proposition? Je déclare la proposition adoptée.

Nous nous réunirons donc ce soir, demain matin de 9 à 11 heures et demain après-midi, après le passage à l'ordre du jour, jusqu'à 6 heures. Vous ne voulez pas vous réunir mercredi soir?

M. FISHER: Non. Laissez-nous quelques privilèges.

M. BROOME: Il faudra peut-être que nous nous réunissions pour terminer le travail.

Le PRÉSIDENT: Alors c'est entendu. Nous nous réunirons donc et nous ferons envoyer des avis de convocation pour ce soir, entre 8 heures et 9 heures 45, pour demain matin, entre 9 et 11 heures, et pour demain après-midi, après le passage à l'ordre du jour jusqu'à 6 heures, mais pas demain soir.

M. BROOME: A moins que cela ne soit nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions toujours changer notre programme, s'il le faut. Et maintenant, si vous êtes prêts, nous allons procéder. Nous en étions à la rubrique "Service des voyageurs", lorsque nous avons levé la séance pour le déjeuner.

Puis-je vous proposer encore une fois de ne pas prononcer trop de longs discours pour dire à M. Gordon comment son chemin de fer doit fonctionner? Nous sommes ici pour lui demander comment il le fait fonctionner. Je crois que nous devons chercher à découvrir la vérité par nos questions, conformément



à notre mandat, plutôt que de discuter des décisions d'ordre administratif ou de donner des conseils intempestifs.

Nous sommes libres de poser toutes les questions que nous voulons. Je sais que M. Gordon tient beaucoup à recevoir des conseils; mais je crois qu'il vaut mieux nous borner à poser des questions au lieu de prodiguer des conseils gratuits.

M. FISHER: J'ai une question bien nette et bien simple à poser. J'espère, du reste, que toutes mes questions sont ainsi. Est-ce que le National-Canadien a mieux réussi cette année à respecter les horaires de ses trains de voyageurs? Vous nous avez expliqué il y a un an, monsieur Gordon, que, à cause de l'accroissement de vitesse, c'était de plus en plus difficile de respecter les horaires. Qu'est-ce que vous avez réussi à faire?

M. GORDON: J'ai quelques renseignements là-dessus. Pendant la saison mars-novembre 1958, c'est-à-dire la saison d'été, la ponctualité de nos trains a été de 84.1 p. 100 contre 77.8 p. 100 pour l'année précédente. Pour la saison d'hiver décembre-février 1956-1957, ce chiffre était de 43.3 p. 100 et, pendant la même saison 1957-1958, il était de 78.2 p. 100, ce qui constitue une très grande amélioration.

Bien entendu, il faut noter que ce que nous accomplissons pendant l'hiver dépend en grande mesure du temps qu'il fait. Toute comparaison entre deux hivers ne vaut pas grand chose si l'on ne tient pas compte des conditions climatiques.

M. FISHER: Et l'hiver dernier a été très dur.

M. GORDON: Et pourtant nous constatons que la ponctualité de nos trains s'est améliorée.

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

M. FISHER: Oui. Je voudrais avoir des renseignements sur les accidents, les déraillements, etc. Je n'exige pas d'exemples ni de chiffres détaillés; mais j'ai remarqué, tout le long de la ligne de chemin de fer, une certaine inquiétude attribuable aux changements apportés à l'entretien de la ligne ou à d'autres raisons. On semble craindre que ces changements n'augmentent les accidents. Pouvez-vous me rassurer là-dessus?

M. GORDON: Voulez-vous nous renseigner sur la situation du point de vue de sécurité, monsieur Dingle?

M. DINGLE (*Vice-président en charge des opérations, National-Canadien*): Vous pensez surtout aux rails fêlés, sans doute?

M. FISHER: Oui.

M. DINGLE: Eh bien pendant une année moyenne (je vous passerai ce graphique, si vous le voulez) il y a environ 30,000 rails fêlés. Mais en 1958 il n'y a eu que 17 déraillement attribuables à cette cause.

Nous avons décelé les fêlures visuellement ou au moyen du détecteur Sperry ou au moyen de détecteurs audiophoniques. La situation n'a pas empiré. Chaque année nous avons des accidents causés par des fêlures; mais, lorsqu'il n'y a que 17 déraillements qui résultent de 30,000 fêlures, il me semble que la situation est assez bonne.

M. FISHER: La situation n'a pas empiré?

M. DINGLE: Pas du tout.

M. GORDON: J'ai ici une liste d'accidents attribuables aux tamponnements. Il y en a eu 171 en 1957, mais 125 seulement en 1958. La plupart ont été causés par une mauvaise observation des règlements: signalisation défectueuse, infraction aux ordres régissant les rencontres. Toute compagnie de chemin de fer doit faire face à des éventualités de ce genre. Mais d'année en année nous



constatons une amélioration; et je crois que, d'après les chiffres que j'ai donnés, on peut dire que l'année 1958 a été meilleure que l'année 1957.

M. FISHER: Est-ce que ces accidents de tamponnement sont moins fréquents dans les régions où vous avez installé la commande centralisée de circulation?

M. GORDON: Beaucoup moins fréquents. Il faut avouer, cependant, que, avec la C.C.C., les accidents, s'ils sont rares, sont presque toujours de véritables catastrophes et qu'ils nous posent toutes sortes de problèmes presque insolubles. Il nous est très difficile d'expliquer les causes de ces accidents; mais ils paraissent causés le plus souvent par un manquement aux règlements de la part du mécanicien. Ainsi, par exemple, il a pu ne pas remarquer un feu rouge.

M. FISHER: Ils ne sont jamais causés par une faute de la part du préposé au mouvement des trains?

M. GORDON: Non, monsieur.

M. FISHER: Cela est impossible?

M. GORDON: Tout à fait impossible. Avec la C.C.C. le préposé au mouvement des trains ne peut se tromper; il ne peut pas faire partir un train à la rencontre d'un autre. Par conséquent, lorsqu'un accident arrive, c'est parce que le mécanicien n'a pas obéi aux signaux. Est-ce que j'ai raison monsieur Dingle?

M. DINGLE: Oui.

M. FISHER: Croyez-vous que la sécurité dont jouissent les voyageurs contribue dans une certaine mesure à l'état psychologique des gens qui voyagent par chemin de fer?

M. GORDON: Vous parlez de l'état psychologique de l'individu?

M. FISHER: Oui. Est-ce que la sécurité réelle ou supposée du chemin de fer repousse ou attire les voyageurs?

M. GORDON: Vous envisagez la chose du point de vue des voyageurs?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je crois que la sécurité les attire. M. Wright vient de me rappeler une étude que nous avons fait faire là-dessus par notre service des relations publiques; nous appelons cela une étude des mobiles. Nous avons invité beaucoup de gens à nous expliquer pourquoi ils voyagent par chemin de fer. Et ils ont très souvent répondu que c'est parce qu'ils croient ce moyen de locomotion plus sûr. Nous ne nous sommes jamais servis des résultats de cette enquête, cependant pour faire de la réclame. Aucune compagnie de transport n'aime à montrer une autre du doigt à cause des accidents; nous croyons tous que c'est là un manquement à l'étiquette professionnelle.

M. FISHER: Il me semblait que vos réclames pour le transport des marchandises insistent un peu sur la question de sécurité. C'est à cause de cela que je vous en ai parlé.

M. GORDON: J'espère que ces réclames n'étaient pas trop catégoriques.

M. DRYSDALE: Quand avez-vous commencé l'installation de la C.C.C.?

M. GORDON: Pendant les premières années de la guerre, entre Moncton et Halifax.

M. DRYSDALE: Quelle est la différence entre la C.C.C. et le block-système? Il me semble que le Pacific-Canadien se sert plutôt du block-système.

M. GORDON: Je vais demander à M. Dingle, de vous répondre.

M. DINGLE: On l'appelle système de contrôle facultatif, et le train actionne les signaux lorsqu'il se trouve dans un canton. Mais avec la C.C.C. c'est le



contrôleur du train qui règle les signaux. A notre avis, cela donne plus de souplesse au mouvement de nos trains et aussi plus de sécurité.

M. DRYSDALE: Le block-système, donc, est automatique, tandis que la C.C.C. dépend du contrôleur?

M. DINGLE: Oui. Le block-système est réglé par le train en marche.

M. CATHERS: Monsieur Gordon, vous avez parlé tout à l'heure d'un plan à paiements différés pour attirer les voyageurs. Avez-vous une idée de ce que cela va coûter au National-Canadien?

M. GORDON: Il est encore trop tôt pour se prononcer là-dessus. Nous venons d'établir ce plan; tout dépendra de son fonctionnement. Nous savons quelque chose de son fonctionnement; mais, quant aux résultats, il faut attendre un peu.

M. CATHERS: Et vous pensez, vous qui êtes un Écossais, que c'est là un bon système?

M. GORDON: Si je dirigeais le chemin de fer selon mes principes personnels, il y aurait beaucoup de choses que je ne ferais pas. La vente à tempérament fait de plus en plus partie de la vie contemporaine; si elle nous rapporte de l'argent, je suis prêt à étouffer mes scrupules. Le plan du reste ne coûte rien au chemin de fer. Selon notre accord avec les banques, elles prennent le risque à leur compte. L'individu choisit une banque et lui adresse une formule de demande; la banque fournit l'argent nécessaire et se charge de recouvrer la créance.

M. CATHERS: Je suis heureux de l'apprendre.

M. GORDON: J'en ai moi-même à l'établissement du système. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. FISHER: Je propose qu'il soit permis à M. Cathers de poser des questions quoiqu'il ne fasse pas partie du comité.

M. DRYSDALE: Bien que ce soit contre mes principes, j'appuie la proposition. La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, vous aviez une question à poser?

M. FISHER: Monsieur Gordon, vous savez peut-être que j'ai reçu des renseignements à propos de certains déraillements. J'en ai parlé à M. Kyle, vice-président pour la région centrale; et il m'a dit que si jamais ces renseignements tombaient dans le domaine public il en résulterait des procès pour diffamation. A propos du déraillement de Kashabowie, par exemple, j'ai entendu toutes sortes d'horribles histoires, souvent fort exagérées, sans doute. Lorsqu'il y a un déraillement, est-ce que le chemin de fer ne pourrait pas fournir des explications plus promptement et mettre fin ainsi à tous ces racontars?

M. GORDON: Nous faisons de notre mieux. Malheureusement nous ne sommes pas toujours très bien informés nous-mêmes. Nous examinons méticuleusement les causes de tous les accidents. Par exemple, lorsqu'un train a déraillé entre Ottawa et Montréal, nous avons conclu à un rail fêlé. Il paraît, cependant, qu'il y avait eu pendant deux jours avant le désastre de très grands changements de température à l'endroit de l'accident. Mais on ne pouvait pas examiner les deux tronçons de rail, parce qu'ils étaient ensevelis sous une profonde couche de neige. Et l'analyse fournit par nos laboratoires ne nous permettrait pas de dire si le rail s'était cassé sous le poids du train ou avant l'arrivée du convoi. C'est du reste une question qui est toujours très difficile à trancher. La Commission des Transports fait, elle aussi, des enquêtes très poussées sur les déraillements. Nous n'aimons pas conclure à la légère au sujet des causes d'un accident; mais, lorsqu'elles sont faciles à déterminer, nous les publions aussi vite que possible. Il ne faut pas oublier que l'expression "rail



félé" est une expression des plus générales et que ce qui nous intéresse, c'est moins la fêlure que sa cause. Et cela, nous ne le savons pas toujours.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous me dire quel est votre pourcentage d'accidents par mille? Je voudrais savoir comment il soutient la comparaison aux pourcentages des chemins de fer américains, par exemple.

M. GORDON: Attendez. Je crois l'avoir quelque part. Les seuls chiffres que j'ai ici se rapportent à la période 1953-1957. Pour chaque 100 millions de milles-voyageurs, .014 voyageurs ont été tués et 1.579 blessés. Ce qui est très peu, vous en conviendrez. Pendant la même époque, sur le Pacifique-Canadien il y avait .03 de tués par 100 millions de milles-voyageurs (chiffre légèrement plus élevé) et 1.265 de blessés. Ce dernier nombre se compare favorablement à notre chiffre de 1.57. En somme c'est à peu près la même chose.

Je n'ai pas actuellement de chiffres sur la situation des chemins de fer américains de première classe au point de vue de sécurité; mais, si je m'en souviens correctement (et je ne crois pas me tromper), nos résultats sont meilleurs.

M. FISHER: Vous n'avez pas de chiffres pour les services aériens?

M. GORDON: Non. Pas ici.

M. FRASER: Monsieur le président, M. Gordon nous a dit que la Commission des transports fait aussi des enquêtes. Est-ce qu'elle a des techniciens?

M. GORDON: Certainement. Et ils font des rapports très détaillés. Chaque accident qui cause des pertes dépassant \$750 est un accident au sujet duquel il faut faire enquête. Bien entendu, il faut préciser ce que l'on veut dire par le mot "accident". Une simple mésaventure peut coûter \$750 sans qu'il soit possible de l'attribuer à une infraction aux règlements. Il y a beaucoup de choses qui arrivent (comme des accrochages latéraux ou le défaut d'obéir aux signaux d'aiguillage) et il faut en envoyer un rapport à la Commission des Transports qui fait une vérification méticuleuse des faits.

M. CHEVRIER: Et n'est-ce pas une règle de la Commission des transports que, lorsqu'un accident a lieu, il faut que tous les trains de la région roulent à vitesse réduite pendant un certain temps?

M. GORDON: Oui, monsieur. Là où il y a eu un accident grave à un croisement de voies, tous les trains doivent ralentir leur marche jusqu'à ce que la Commission des transports ait terminé son enquête et se soit assuré que l'endroit n'est pas plus dangereux que de raison.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Service des voyageurs"?

M. McPHILLIPS: Il paraît qu'on a l'intention de conserver des chauffeurs sur les locomotives diesel qui tirent les trains de voyageurs. Pourquoi cela? Est-ce que c'est une question de sécurité ou est-ce que le chauffeur a réellement un rôle à remplir?

M. GORDON: Non. Je peux répondre brièvement à cette question. Sur n'importe quel train de voyageurs il y a toujours deux hommes au poste de conduite; et il est logique que l'un d'eux soit le chauffeur.

Dans le cas d'un diesel d'un train de marchandises ou d'un diesel qui ne sert que dans une cour de triage, il n'est pas absolument nécessaire que ce deuxième homme soit un chauffeur; il suffit que ce soit un serre-freins de tête de train. Et voilà la source de toute cette dispute à propos des locomotives diesel. Il n'y a jamais moins de deux hommes au poste de conduite: il faut insister là-dessus, et je suis heureux de cette occasion qui m'est offerte de pouvoir y insister. Il est vrai que, lorsque la locomotive est de service dans une cour de triage, le mécanicien est seul. Cela suffit: il reçoit tout le pilotage nécessaire d'une équipe de la cour. Cette équipe se compose de trois ou quatre hommes selon les circonstances; mais (je le répète) ce n'est que dans les cours



qu'il n'y a qu'un seul homme au poste de conduite. Je serais bien aise que M. Dingle appuie ce que je dis.

M. DINGLE: C'est cela exactement.

M. CROUSE: Est-ce qu'il m'est permis de poser une question quoique je ne fasse pas partie du Comité?

Le PRÉSIDENT: D'accord.

M. FISHER: Est-ce sur le même sujet? Car je veux poursuivre la discussion sur ce point.

M. CROUSE: De quel sujet parlez-vous?

M. FISHER: Des chauffeurs.

M. CROUSE: Ma question ne porte pas sur ce sujet.

M. FISHER: Et celui qui fait fonctionner le diesel? C'est-à-dire votre technicien de moteurs diesels?

M. GORDON: Je ne comprends pas très bien de qui vous voulez parler. Le mécanicien du poste de conduite est chargé de l'entretien et de la marche du diesel.

M. FISHER: Je ne sais pas comment les choses se passent sur les locomotives du Pacifique-Canadien, mais sur les vôtres il y a un homme sur chaque locomotive lorsqu'il y a plus d'une locomotive. Je ne sais pas ce qu'il a à faire.

M. GORDON: Ce doit être le serre-freins de tête de train; n'est-ce pas, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Cela pourrait être aussi le chauffeur ou le mécanicien.

M. GORDON: Vous parlez toujours des trains de voyageurs?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Eh bien, l'équipe d'un train de voyageurs se compose d'un mécanicien et d'un chauffeur au poste de conduite, des proposés au train et du chef de train. Voilà.

M. CREAGHAN: Parfois on voit un train de marchandises à trois ou quatre locomotives diesel. Si je comprends bien, il n'y a une équipe que sur la première.

M. GORDON: C'est cela.

M. CREAGHAN: Mais les trois autres locomotives aident à faire marcher le train?

M. GORDON: Oui. Elles sont synchronisées à la première; c'est pour accroître la puissance totale, voilà tout.

M. CREAGHAN: Dans le cas des convois de marchandises sur lesquels vous employez deux hommes qui font ce que vous appelez du travail de réparation en route, s'ils sont tirés par trois locomotives, le chauffeur est-il un technicien spécialisé? En d'autres termes, pourrait-il conduire la locomotive en cas d'urgence?

M. GORDON: Quand nous avons commencé à nous servir des locomotives diesel, il y avait peut-être une raison d'employer des techniciens qui pouvaient faire des travaux de réparation en route en cas d'accident. Au point de perfectionnement où en sont rendues les locomotives diesel modernes, nous ne voulons pas que nos hommes employés sur les trains y touchent. Si la locomotive est brisée, on n'y touche pas. Nous préférons faire venir une autre locomotive pour tirer la locomotive endommagée à l'atelier de réparation. Ces locomotives sont des voitures très coûteuses et il pourrait nous en coûter une grosse somme d'argent si on laissait n'importe qui essayer de les réparer en route. Il est beaucoup moins coûteux pour nous de faire venir une autre locomotive pour les amener à l'atelier de réparation.



M. CREAGHAN: Je veux dire, est-ce que le chauffeur sait conduire la locomotive sans nécessairement savoir la réparer?

M. DINGLE: Oui. Très souvent. Il y en a cependant qui sont plutôt des chauffeurs que des mécaniciens. Et dans ce cas-là ils ne sont pas nécessairement très compétents dans l'art de conduire.

M. CREAGHAN: Est-ce que vous avez l'intention d'en faire des mécaniciens?

M. DINGLE: Le poste supérieur auquel ils peuvent accéder est celui de mécanicien.

M. GORDON: Oui. Cela est prévu dans les conditions de notre accord avec les chauffeurs. Mais, si le trafic tombe au point où nous n'avons pas besoin de tous les mécaniciens dont nous pouvons disposer, un mécanicien peut revenir à l'état de chauffeur. De sorte qu'il peut fort bien y avoir deux véritables mécaniciens au poste de conduite de tel ou tel train. Comme vous le voyez, cela dépend des circonstances.

M. CREAGHAN: N'est-ce pas là votre but? Avoir un mécanicien supplémentaire au poste de conduite en cas de nécessité?

M. GORDON: Je n'aime pas trop préciser à cause des unions ouvrières qui sont toujours très pointilleuses sur les définitions. En général, cependant (mais pas tout à fait), vous exprimez plus ou moins notre pensée.

M. DRYSDALE: Je n'ai jamais été au poste de conduite d'une locomotive, donc je ne sais pas ce que ferait le chauffeur s'il arrivait quelque chose d'imprévu. Mais n'est-ce pas qu'il y a un dispositif d'arrêt automatique en cas d'accident? Par exemple si le mécanicien tombait mort tout à coup, le train ne s'arrêterait-il pas automatiquement? Je crois que c'est à cela que pense M. Creaghan.

M. GORDON: Nous y pensons nous aussi et nous avons commencé l'installation de ces dispositifs il y a deux ans.

M. DINGLE: Elles existent sur toutes les locomotives diesel du service-voyageurs et nous allons les faire installer sur tous les diesels du service-marchandises dont la puissance dépasse 1200 h.p. Lorsque cette affaire des chauffeurs est venue sur le tapis, nous avons commencé l'installation de ces appareils sur toutes les locomotives de route et de manœuvre.

M. DRYSDALE: Au sujet de cette entente par laquelle les chauffeurs peuvent devenir mécaniciens, en quoi consistera l'apprentissage à l'avenir? Est-ce qu'un employé deviendra d'abord chauffeur puis mécanicien par la suite?

M. GORDON: Cela dépendra des conditions qui existeront à l'avenir; nous avons discuté cette question à fond la semaine dernière. Nous disposons d'environ 3,400 chauffeurs à l'heure actuelle et, d'après notre accord avec l'union, ils ont tous droit à continuer de servir aux conditions actuelles jusqu'à ce qu'ils obtiennent de l'avancement ou qu'ils prennent leur retraite ou jusqu'à leur mort. En suivant les voies normales de promotion, ils deviennent mécaniciens. Dans quelques années, lorsqu'il n'y aura plus de chauffeurs, nous mettrons en vigueur un programme pour former des mécaniciens.

M. DRYSDALE: C'est-à-dire qu'il y aura des chauffeurs, mais qu'on ne les appellera pas ainsi?

M. GORDON: C'est cela. Actuellement le mot a une signification plutôt symbolique que réelle; il n'y a plus de véritable travail de chauffeur.

M. FISHER: Selon les recommandations du Conseil d'arbitrage, on doit garder les chauffeurs sur les locomotives diesel de voyageurs et de marchandises; du moins aussi longtemps que dure l'accord. Est-ce que cette clause se trouve dans le nouvel accord aussi?

M. GORDON: Oui, monsieur.



M. FISHER: Alors, il se peut fort bien que cette question des chauffeurs des locomotives de voyageurs soit réglée par le prochain accord ou que vous trouviez moyen de la régler vous-mêmes auparavant.

M. GORDON: Nous devons régler la question quand le temps sera venu.

M. FISHER: Et ces accords durent trois ans?

M. GORDON: Celui-ci durera trois ans. Cela ne nous affranchit pas de l'obligation où nous sommes (c'est écrit du reste dans l'accord) d'employer les chauffeurs selon les conditions actuelles du service. Par conséquent, il nous faut trouver des places pour ceux qui nous servent maintenant; et ils ont droit d'être employés dans un de nos services qui exigent des chauffeurs.

M. CHOWN: Est-ce que votre accord avec vos chauffeurs correspond plus ou moins avec l'accord du Pacifique-Canadien avec les siens?

M. GORDON: Oui. S'il y a des différences, elles sont de peu d'importance. En principe les deux accords sont identiques.

M. FISHER: Puis-je vous poser encore une question à propos du service des voyageurs? Vous avez changé les lieux de concentration de vos convois de secours et de vos grues de dépannage, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Êtes-vous sûrs que ces services peuvent arriver à temps en cas d'accident grave?

M. GORDON: Nous sommes en train d'étudier cette question. Nous essayons de concentrer tous nos services de dépannage aux endroits les plus commodes afin qu'ils puissent arriver sur la scène d'un désastre aussi vite que possible. Mais, encore une fois, c'est là une question qui se rapporte à l'exploitation. Je crois que M. Dingle peut nous donner toutes les explications nécessaires à ce sujet.

M. DINGLE: Nous essayons de concentrer notre matériel de dépannage aux endroits qui correspondent le mieux à nos besoins. Vous pensez sans doute au centre de dépannage de Port Arthur?

M. FISHER: Oui.

M. DINGLE: Nous l'avons déplacé jusqu'à Neebing, parce que nous avons trouvé que 75 p. 100 ou 80 p. 100 des accidents ont lieu plutôt à l'ouest qu'à l'est.

M. FISHER: Et les centres de dépannage entre Winnipeg et Capréol, par exemple? Si je suis bien renseigné, il y en a moins qu'autrefois entre ces deux points.

M. DINGLE: Non; il n'y en a pas moins. A ma connaissance, il n'y a pas eu de changements dans ce secteur.

M. GORDON: C'est la même chose dans les provinces Maritimes. Pour que tout ce matériel (qui coûte très cher) parvienne en cas de besoin aux points principaux de nos lignes, nous étudions soigneusement tous les changements de fonctionnement et d'horaires et nous calculons le nombre de diesels dont nous pouvons disposer en cas de besoin.

M. FISHER: Bien entendu vous avez réduit le nombre de vos convois de dépannage?

M. DINGLE: Je ne le crois pas, monsieur Fisher. Il faut que je me renseigne; mais je ne crois pas qu'il y ait eu une réduction.

M. GORDON: Je n'ai pas entendu parler de réduction.

M. CHEVRIER: Jusqu'à quel point avez-vous diésélisé le chemin de fer?

M. GORDON: J'en ai les chiffres ici. Le rapport donne ce renseignement.

M. CREAGHAN: Il y a toute une section du rapport qui traite de cette question.



Le PRÉSIDENT: Cette section est intitulée "Diésélisation".

M. CREAGHAN: A la page 13.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Chevrier, qu'il faut attendre que nous soyons rendus à cette section pour poser la question que vous venez de poser.

M. CHEVRIER: Merci, c'est très bien.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous encore des question au sujet de la rubrique "Service des voyageurs"?

M. FISHER: Monsieur Gordon, est-ce que, d'après vos chiffres, le nombre des voyageurs pendant le dernier trimestre est plus élevé que pendant le trimestre correspondant de l'année dernière?

M. GORDON: Je crois qu'il est en effet plus élevé. Les chiffres que j'ai ici vont jusqu'à la fin d'avril. Les recettes de nos services de voyageurs sont à peu près les mêmes que l'année dernière à un demi-million de dollars près.

M. CROUSE: Voici une question au sujet de la rubrique "Service des voyageurs"; le National-Canadien a fait des études préliminaires sur la côte sud de la Nouvelle-Écosse, entre Halifax, Mahone Bay, Bridgewater, Liverpool et Shelburne. C'était pour étudier la possibilité d'y établir un service de chemin de fer. Est-ce que le président du National-Canadien peut nous renseigner sur les résultats de ces enquêtes et nous dire si l'on a dressé des plans pour établir ce service?

M. GORDON: Nous avons fait des études, comme vous le dites, dans cette région. J'ai le détail de ce travail. Peut-être vaut-il mieux commencer par en parler du point de vue général. Nous avons actuellement au service des voyageurs 27 wagons Budd et cinq wagons à propulsion électricité-mazout. Je puis vous donner le détail de ces services. Ou est-ce qu'il y a quelque chose que vous intéresse tout particulièrement?

M. CROUSE: Oui. Un point en particulier.

M. GORDON: Lequel?

M. CROUSE: Le trajet de Halifax à Shelburne, en passant par Mahone Bay, Bridgewater et Liverpool, et retour.

M. GORDON: Rien n'est encore décidé à ce sujet. Le rapport m'est parvenu il y a environ deux ou trois semaines; nous doutons fort, cependant, qu'il justifie l'inauguration d'un pareil service dans cette région. Mais cela reste à voir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de cette rubrique?

M. FISHER: Est-ce que le National-Canadien n'a pas mis de nouveau à l'étude la question de la construction d'un chemin de fer entre Port Arthur et Hornepayne? Je sais que vous avez là un service d'autobus.

M. GORDON: Oui, nous avons là un service d'autobus. Vous voulez parler du service qui part de Longlac?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Nous pensons que ce service d'autobus vaut mieux, de notre point de vue, que le wagon Budd.

M. CHEVRIER: Pour revenir à la question de tout à l'heure, est-ce que le National-Canadien étudie les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique?

M. GORDON: Voulez-vous parler de la question générale qu'étudie le Comité des transports?

M. CHEVRIER: Oui.



M. GORDON: Nous collaborons avec le ministère des Transports. C'est lui qui a constitué le comité. Mais nous n'y avons pas de représentant; nous fournissons des renseignements et des conseils lorsqu'on les demande.

M. CHEVRIER: Est-ce que ce comité est toujours en activité? Est-ce que vous lui avez fait des recommandations, des propositions?

M. GORDON: Je ne puis pas dire si ce comité est toujours en activité, parce que nous n'assistons pas à toutes ses réunions. Nous fournissons des renseignements sur des questions particulières lorsqu'on nous le demande. Si le ministre était ici, il nous dirait sans doute si le comité est toujours en activité.

M. CHEVRIER: Savez-vous si cette enquête a rendu possibles des services additionnels dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: Je n'en sais rien. Si vous incluez dans votre question les services de Terre-Neuve...

M. CHEVRIER: Je les inclus dans ma question.

M. GORDON: ...je puis vous dire que nous avons donné des avis à propos de certains vaisseaux. Ce sont ces services dont vous voulez parler?

M. CHEVRIER: Oui. Pouvez-vous nous dire quels sont les avis que vous avez donnés?

M. GORDON: Oui. Nous avons cru qu'il fallait ajouter quatre vaisseaux de cabotage au service de Terre-Neuve; et nous en avons recommandé la construction au ministère des Transports.

M. CHEVRIER: Et c'est le National-Canadien qui doit construire ces vaisseaux?

M. GORDON: Cela ne nous regarde pas; il appartient au gouvernement, au ministère des Transports de demander des soumissions pour cette entreprise.

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

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On est sur le point de construire deux de ces vaisseaux, n'est-ce pas?

M. GORDON: On en a livré deux.

M. SMITH: Et on a demandé des soumissions pour la construction de deux autres?

M. GORDON: Oui.

M. MONTEITH: On a dit ce matin qu'il y avait...

M. GORDON: Excusez-moi un instant. Il se peut qu'il y ait malentendu ici. Nous avons parlé au gouvernement de quatre vaisseaux nécessaires au service de Terre-Neuve. Mais avant cela, en 1956, nous employions déjà deux vaisseaux.

M. CHEVRIER: Au service de cabotage?

M. GORDON: Oui. Le "Nonia" et le "Bonavista". Les quatre autres vaisseaux dont nous avons depuis recommandé la construction dépendent du ministère des Transports auquel l'un de nos hommes doit fournir tous les détails nécessaires quant à leur construction, etc.

M. CHEVRIER: Et à quel service seront-ils destinés, ces quatre vaisseaux?

M. GORDON: Au service de cabotage. Un nouveau vaisseau transportant voyageurs et marchandises remplacera le "Burin" à la baie Placentia. Deux autres remplaceront le "Clarenceville" et le "Trepassey"; et il y en aura un autre encore, pour voyageurs et marchandises, qui sera mis en réserve. Nous savons par expérience que, pour que ces services de cabotage marchent bien, il faut un vaisseau de réserve en cas d'avaries, de réparations, etc. Voilà les quatre vaisseaux dont je vous ai parlé.



M. CREAGHAN: Monsieur le président, à propos de cette question de vaisseaux, est-ce que le National-Canadien envisage une augmentation du service des voyageurs entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard?

M. GORDON: Excusez-moi, j'ai manqué le début de votre question.

M. CREAGHAN: Avez-vous l'intention d'augmenter le service du chemin de transbordement entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard? Les députés de l'Île du Prince-Édouard s'intéressent beaucoup à cette question.

M. GORDON: Il a été question seulement d'augmenter la capacité du "Scotia II". On a discuté cette question dernièrement et on a décidé d'élargir ce vaisseau pour qu'il puisse transporter des automobiles, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M. CREAGHAN: Et vous augmenterez ainsi le service des trois vaisseaux que vous avez à présent?

M. GORDON: La charge permise du "Scotia II" sera augmentée.

M. CHEVRIER: Est-ce que le National-Canadien a étudié le projet d'une chaussée entre l'Île et le continent?

M. GORDON: Non. Nous n'avons pas étudié cette question. J'espère bien, du reste, que le National-Canadien ne sera pas obligé de construire cette chaussée.

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

M. CREAGHAN: Espérez-vous que la chaussée proposée servira à vos trains aussi bien qu'aux automobiles?

M. GORDON: Cette question est très difficile; il faut l'étudier sous trois aspects. D'abord, la construction d'une chaussée pour chemin de fer ajouterait beaucoup aux dépenses et exigerait, bien entendu, la continuation du chemin de fer sur l'Île du Prince-Édouard.

Du point de vue des transports, il est probable (remarquez, je vous en prie, que je ne vous donne qu'une esquisse du problème; je ne dis pas que ce soit mon avis personnel; mais il faut considérer toutes les possibilités), il est probable qu'une chaussée qui servirait uniquement d'autoroute coûterait moins cher et que, jointe à un bon réseau de routes sur l'île, elle améliorerait tellement les moyens de transport qu'on ne serait pas obligé de construire un chemin de fer.

De plus, on pourrait peut-être combiner les deux choses. La chaussée pourrait servir uniquement aux automobiles et il y aurait un transbordeur d'un nouveau modèle pour transporter les convois du chemin de fer. Un tel transbordeur serait forcément très différent de ceux qui existent actuellement. Voilà les trois possibilités. Il faut les examiner avec grand soin.

M. CHEVRIER: Est-ce que le chemin de fer qui passe par la chaussée de Canso fonctionne bien?

M. GORDON: Oui, très bien. Pour nous, c'est un chemin de fer comme les autres; nous avons même oublié qu'il y a de l'eau à cet endroit.

M. CHEVRIER: Bien entendu, lorsqu'il s'agit d'une chaussée entre l'Île du Prince-Édouard et le continent, la distance à traverser est beaucoup plus grande. Pensez-vous qu'une telle chaussée sera aussi efficace si elle porte un chemin de fer?

M. GORDON: Si l'on peut construire une chaussée, on pourra y faire passer un chemin de fer. Ce n'est pas nous qui faisons l'étude de la question. Toute étude de ce genre doit tenir compte des dépenses et des considérations économiques. Je vous ai parlé de trois possibilités. Je ne prétends pas avoir tout expliqué. L'étude, je le répète, n'est pas notre affaire.



M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une question sur le chemin de fer de Terre-Neuve?

M. GORDON: Certainement.

M. CHEVRIER: A-t-on étudié la possibilité de transformer la voie étroite en voie normale?

M. GORDON: On n'a pas encore examiné ce problème en détail. Nous en avons cependant calculé approximativement la dépense; elle s'élèverait, selon nous, à au moins 150 millions de dollars. Ce calcul date d'il y a quelques années et serait sensiblement plus élevé aujourd'hui. Il ne faut pas oublier non plus que la construction d'un chemin de fer à voie normale rendrait nécessaire, à mon avis certaines modifications de route assez importantes. Les courbes qui existent actuellement sur le chemin de fer de Terre-Neuve sont beaucoup trop brusques pour une voie normale.

M. MONTEITH (*Verdun*): Nous avons appris ce matin que vos services comptent six wagons privés qui fonctionnent avec profit. Est-ce vrai?

M. GORDON: Oui, nous avons six wagons qui servent aux gens qui veulent voyager par wagon privé.

M. MONTEITH: Et ce service rapporte des profits?

M. GORDON: Je n'en ai pas de chiffres ici, mais il va sans dire que nous établissons nos tarifs pour réaliser un bénéfice.

M. MONTEITH: Je crois qu'on est en train de construire six autres wagons privés à Pointe-St-Charles.

M. GORDON: Sur le même modèle?

M. MONTEITH: Oui.

M. GORDON: Non. Il n'y a pas de wagons de ce genre-là en construction à Pointe-St-Charles.

M. MONTEITH: On m'a dit que ce sont des wagons privés.

M. GORDON: Ce ne sont pas des wagons privés dans le sens qu'ils appartiennent à des particuliers. Ce sont des wagons destinés à être loués par des groupes, pour une réunion d'un conseil d'administration, par exemple.

M. MONTEITH: Ce sont donc des wagons spéciaux?

M. GORDON: Oui. Dans le cas où il y a une réunion de seize à vingt personnes on loue tout un wagon, y compris les services d'un maître d'hôtel.

M. MONTEITH: Et vous êtes en train de construire six de ces wagons?

M. GORDON: Non. Nous n'en construisons pas actuellement.

M. MONTEITH: Et pourtant, d'après les renseignements que je possède, on adapte actuellement à Pointe-St-Charles six carrosseries à des trains de vieux wagons.

M. GORDON: Assurément que non. Je ne comprends pas très bien quelle est votre pensée. Vous voulez peut-être parler de wagons de manœuvre ou de wagons d'inspection.

M. MONTEITH: Tout ce que je sais, c'est que ces six wagons devaient être livrés avant février.

M. GORDON: Il est vrai que de temps en temps nous aménageons des wagons pour les affaires du chemin de fer, pour le transport des surintendants en tournée. Il se peut qu'on soit en train d'en construire et que ce soit de ceux-là que vous voulez parler. Mais il n'y en a pas du genre que vous avez mentionné tout à l'heure.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'allais vous demander si l'emploi des auto-rails diesel ("Railiners") et des wagons Budd explique en partie l'augmentation de vos recettes par mille-voyageur?



M. GORDON: Je ne le crois pas. Il n'y a pas eu assez de ces wagons jusqu'à présent pour augmenter sensiblement nos recettes. Je vous ai donné les chiffres pour les 32 qui fonctionnent actuellement. Il y en a plusieurs, du reste, dont on ne se sert que depuis peu. Je ne crois pas qu'ils aient pu avoir le moindre effet sur les recettes.

M. BROOME: Je voudrais poser une question d'une partie très générale. Vous avez sans doute certaines lignes de chemin de fer qui fonctionnaient autrefois avec profit mais qui maintenant, à cause des changements survenus dans les moyens de transport, ne rapportent plus rien. Est-ce que vous éprouvez des difficultés, à part celles que vous fait la Commission des Transports, à abandonner des lignes qui sont tombées en désuétude ou des lignes qui sont loin d'être rentables?

M. GORDON: Quoi que nous fassions, nous éprouvons des difficultés. Mais nous en éprouvons surtout lorsqu'il est question de supprimer une ligne de chemin de fer. Nous offensoons la fierté et les préjugés de la population, qui voit la suppression comme un mépris tacite de la localité où se trouve le chemin de fer. Pour arriver à nos fins nous sommes obligés de faire face à toutes sortes d'embêtements.

Il y a quelques années nous avons tenté une expérience. A chaque endroit où nous avions l'intention de supprimer le chemin de fer, nous avons envoyé trois représentants rencontrer les hommes d'affaires et les industriels pour leur demander dans quelle mesure ils se servaient du chemin de fer ou dans quelle mesure ils comptaient s'en servir. Nous espérions que nous pourrions ainsi les amener doucement à voir la nécessité de supprimer la ligne et que, par conséquent, il y aurait moins de clameurs lorsque nous ferions une demande officielle en ce sens. Cela n'a réussi qu'à précipiter la réaction.

M. CATHERS: Croyez-vous que vous éprouvez plus de difficultés à cet égard que le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Que nous éprouvons plus de difficultés que le Pacifique-Canadien?

M. CATHERS: Oui.

M. GORDON: Oui. Sans le moindre doute.

M. CATHERS: Et pourquoi?

M. GORDON: Parce que le National-Canadien est le National-Canadien; parce que ce Comité se trouve réuni ici. Le Pacifique-Canadien n'est pas obligé de comparaître devant un comité de la Chambre.

M. CATHERS: En somme, parce que le National-Canadien appartient à l'État?

M. GORDON: Précisément.

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

M. GORDON: Remarquez bien, je vous en prie, que je ne blâme personne. Je comprends très bien pourquoi chaque citoyen canadien s'intéresse presque personnellement au National-Canadien. Mais cet intérêt nous serait beaucoup plus utile si les gens voulaient bien nous le manifester en nous accordant leur clientèle.

M. FISHER: Combien de voyageurs faudrait-il au Super, entre Montréal et Vancouver afin que ce convoi fonctionne avec profit? Je n'exige pas de chiffres, si vous ne les avez pas.

M. GORDON: Je ne les ai pas ici. Je pourrais les avoir.

M. FISHER: Ce n'est pas nécessaire. Mais vous visez sans doute à obtenir ce minimum de trafic.

M. GORDON: Oui.



M. CREAGHAN: Est-ce que les convois de trafic-voyageurs de vos grandes lignes sont remplis au maximum pendant l'hiver? Je pense à l'Océan Limité.

M. GORDON: L'Océan Limité fonctionne très bien à cet égard pendant l'hiver. On ne peut pas en dire autant du Super Continental, parce que l'hiver, c'est la morte-saison. Pour le Super Continental c'est en été qu'il y a la plus grande affluence de voyageurs.

M. CREAGHAN: Peut-être que c'est le contraire à l'égard de l'Océan Limité?

M. GORDON: L'Océan Limité est très populaire pendant toute l'année. Je suis très heureux de pouvoir le dire.

M. CREAGHAN: Avez-vous des chiffres sur la capacité de l'Océan Limité?

M. GORDON: Je puis les avoir. Nous examinons tous nos services avec grand soin afin qu'ils fonctionnent avec autant de profit que possible. Nous avons entrepris une enquête générale sur le service des voyageurs pour voir s'il serait possible de l'augmenter ou au moins de l'améliorer en améliorant les services interurbains. Ces enquêtes continuent toujours et nous fournissent des renseignements très intéressants. Mais nous trouvons de plus en plus qu'il faut en prendre nettement notre parti. Si nous concentrons nos efforts sur les services interurbains, nous ne pouvons pas entreprendre de faire fonctionner sans interruption le Super Continental. Les deux choses ne vont pas ensemble.

M. CREAGHAN: Je me souviens que l'année dernière vous avez dit que c'était votre intention de concentrer vos efforts sur le service des abonnés de banlieue et le service interurbain.

M. GORDON: Pas sur le service des abonnés de banlieue. Si j'en ai parlé, j'ai plutôt voulu dire que nous voulions nous en débarrasser.

M. CREAGHAN: Si j'ai bien compris, l'année dernière vous avez dit que le service du transport à de grandes distances se ferait avant longtemps par avions à réaction et qu'il ne vous resterait que le service interurbain et le service des abonnés de banlieue. Est-ce que ce service interurbain comprendrait par exemple, un service entre Montréal et Halifax?

M. GORDON: Oui. Ou entre Winnipeg et Regina ou Montréal et Toronto.

M. CREAGHAN: Je me demandais avec une certaine inquiétude si vous considérez que les voyages interurbains de moins de 500 milles tomberaient dans le trafic de longue distance qui serait accaparé par les avions à réaction.

M. GORDON: Non, je ne voulais pas dire cela.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Service des voyageurs" est approuvée. Nous pouvons alors passer à la rubrique "Messageries". M. Carter voulait assister aux débats de la Chambre, mais il m'a dit en partant qu'il aurait une question à poser au sujet de la rubrique "Service des voyageurs". Je lui ai répondu que, moyennant l'assentiment du Comité, nous reviendrions à cette rubrique lorsqu'il serait de retour à la condition que vous compreniez tous le bien-fondé de sa demande et que chaque membre du Comité n'ait pas une autre question à poser.

M. FRASER: J'ai une question à poser au sujet de la rubrique "Messageries". Je lis dans le rapport que le revenu que vous retirez de ce trafic provient de colis de moins de 100 livres. Est-ce que le service local des Postes vous fait concurrence à cet égard?

M. GORDON: Oui, une grande concurrence lorsqu'il s'agit de colis de ce poids.

M. FRASER: Je crois que le New York Central, ne pouvant plus supporter la concurrence de la poste, s'est retiré du commerce de messageries aux États-Unis.

M. GORDON: C'est vrai.



M. FRASER: Et la même concurrence a un mauvais effet sur le National-Canadien?

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: Y a-t-il un remède à cette situation?

M. GORDON: Le seul remède serait de supprimer les Postes.

M. FRASER: Nous ne voulons pas faire cela.

M. GORDON: Fait curieux, c'est nous qui transportons les colis des Postes.

M. FRASER: Pourtant leurs tarifs sont moins élevés que les vôtres.

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: De quel pourcentage?

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas. Mais la différence n'est pas grande surtout pour certaines catégories de colis.

M. FRASER: Oui, jusqu'à un certain poids.

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: Un poids de 25 livres, n'est-ce pas?

M. GORDON: A peu près cela. J'avoue que je ne m'en souviens pas exactement. La différence des taux est insignifiante. Les Postes nous font une plus grande concurrence pour certaines autres catégories de colis.

M. CREAGHAN: Mais vos taux comprennent la livraison, n'est-ce pas? Pourvu qu'il y ait un service de livraison dans la localité en question.

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Les Postes se chargent donc de la livraison des colis, mais se servent du National-Canadien pour les transporter?

M. GORDON: Nous les transportons d'une station à une autre, mais les Postes font la livraison à domicile.

M. CREAGHAN: Vos taux sont donc comparables?

M. GORDON: Du moins se font-ils concurrence?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser? Si vous n'en avez pas, nous allons passer à la rubrique "Communications".

M. BROOME: J'ai une question à poser au sujet des communisations. Vous avez un accord avec la *Western Union* pour les câblogrammes, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Tandis que le Pacifique-Canadien se sert de la Société canadienne des télécommunications transmarines...

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: ... qui est un organisme gouvernemental et au soutien duquel participent le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Quelle est la durée de votre accord avec la *Western Union*? Je vous demande cela parce qu'il me semble qu'il vous serait plus avantageux d'envoyer vos câblogrammes par l'entremise d'une compagnie canadienne plutôt que par l'entremise d'une compagnie américaine.

M. GORDON: Oui et non.

M. BROOME: Si l'on veut qu'un câblogramme passe par des voies uniquement canadiennes, il ne faut pas l'envoyer par le National-Canadien.

M. GORDON: Je ne le nie pas. Mais tout cela, c'est une question très compliquée et je ne puis l'exposer ici que très superficiellement. Notre accord avec la *Western Union* dure depuis longtemps. J'en ai oublié la date d'expiration de l'accord, mais ce doit être vers 1966. En tout cas, nous en profitons beaucoup en ce qui concerne les échanges entre le Canada et les États-Unis. Ce qui ne serait pas le cas sous l'accord général. Il vaut mieux continuer ainsi



que d'essayer de sortir de l'accord, même si nous pouvions en sortir. La chose est impossible, du reste; résilier l'accord, ce serait manquer à notre parole.

M. CHEVRIER: Et lorsque l'accord touchera à son terme?

M. GORDON: Nous pourrions en sortir.

M. CHEVRIER: Pour faire un accord avec la *Canadian Overseas Telecommunications Corporation*?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Quand est-ce que votre accord avec la *Western Union* expire?

M. GORDON: En 1966, je crois; mais je ne m'en souviens pas exactement.

M. CHEVRIER: N'est-il pas vrai, monsieur le ministre, que vous songez à ajouter plusieurs câbles à ceux qui traversent déjà l'Atlantique? Il y en aura par conséquent trente-six.

M. HEES: Pour le moment je ne sais pas combien de câbles nous allons poser.

M. CHEVRIER: Si vous me permettez de poursuivre cette question, ne serait-il pas avantageux pour le Canadien-National qu'il y ait plus de câbles entre Terre-Neuve et le Royaume-Uni?

M. GORDON: Pas nécessairement. Je crois qu'il vaut mieux pour le Comité et pour moi que je fasse rédiger un exposé sur cette question. Je vous l'apporterai demain matin. L'affaire est des plus compliquées.

M. CHEVRIER: Oui; et des plus importantes.

M. GORDON: Je me ferai un plaisir de vous soumettre un bref exposé à ce sujet demain matin.

M. BROOME: J'apprécierais grandement un tel exposé, car je crois qu'une compagnie comme le National-Canadien devrait se lier autant que possible à d'autres compagnies gouvernementales comme la *Canadian Overseas Telecommunications Corporation*.

M. FISHER: Avez-vous eu des pourparlers avec un groupe qui, je crois, s'appelle Narconn? Il s'intéresse à établir un réseau transatlantique de retransmission par micro-ondes à grande portée.

M. GORDON: Non. Il se peut que nos services de communications aient eu des pourparlers avec ce groupe, mais on ne m'en a pas encore fait rapport à ce sujet.

M. FISHER: Et vous, monsieur le ministre, avez-vous eu des pourparlers avec ce groupe Narconn? Leur plan de retransmission par micro-ondes à grande portée comprend...

M. HEES: Narconn s'est mis en rapport avec le ministère, mais rien de définitif n'est encore décidé.

M. FISHER: Ils ne vous ont rien proposé de précis.

M. HEES: Non.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Au paragraphe 20, il est question de l'expansion du réseau de micro-ondes. Quel est la portée actuelle du réseau de micro-ondes du National-Canadien?

M. GORDON: A l'heure actuelle, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien exploitent conjointement des réseaux micro-ondes dans la plupart des régions. Les réseaux micro-ondes suivants sont actuellement exploités par les deux compagnies ferroviaires: le réseau Toronto-Hamilton-Wingham-Kitchener-London, dont l'installation et l'entretien relèvent du National-Canadien; le réseau London-Windsor, dont l'installation et l'entretien relèvent du Pacifique-Canadien; le réseau Montréal-Sherbrooke-Trois-Rivières, dont



l'installation et l'entretien relèvent du Pacifique-Canadien; le réseau Québec-Jonquière-Rimouski, dont l'installation et l'entretien relèvent du National-Canadien. Le Pacifique-Canadien est en train de mettre sur pied un réseau micro-ondes qui reliera Rimouski et Mount Carleton et dont le fonctionnement sera assuré par le National-Canadien. Conjointement avec la Société Radio-Canada, nous sommes en train de faire une estimation du coût que comporterait l'installation d'un service de télévision entre New Carlisle et Moncton.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les installations micro-ondes ne servent pas seulement à la transmission des émissions de télévision, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non. Et il y a autre chose. Le National-Canadien terminera bientôt l'installation d'un réseau micro-ondes qui servira à la transmission des émissions de télévision de Sydney (Nouvelle-Écosse) et à Saint-Jean (Terre-Neuve). Ce réseau est destiné également à assurer d'autres communications quand le réseau aura fonctionné pendant quelques mois. Pour en revenir à la question que vous venez de soulever, je puis vous dire que toutes les fois que nous faisons l'installation de dispositifs micro-ondes, nous obtenons en même temps un moyen d'étendre nos services de communications.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela vous fournit une bonne raison de vous lancer dans ce domaine.

M. GORDON: Oui. Il y a... je ne sais si je devrais vous parler de cela. Je me trouve dans une situation un peu embarrassante, car certaines de ces installations figurent sur la liste des dispositifs de nature confidentielle et je ne suis pas censé en parler. Néanmoins, je vous fournirai tout de même quelques renseignements sommaires. Nous travaillons depuis quelque temps à l'installation d'une extension micro-ondes assez importante en collaboration avec le gouvernement américain. Ces nouvelles installations figurent sur la liste confidentielle.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je vous ai posé cette question afin de savoir seulement si les installations micro-ondes sont destinées exclusivement à la transmission des émissions de télévision ou si elles s'intègrent dans l'ensemble du système de communications.

M. GORDON: Le fait que nous nous occupons de ces installations nous a fourni l'occasion de développer notre système de communications.

M. CHEVRIER: Quelles recettes retirez-vous de la location ou de l'exploitation du réseau micro-ondes?

M. GORDON: Nous fournissons à la Société Radio-Canada une estimation bien précise du prix exigé pour la transmission de telle ou telle émission ou pour l'exploitation des installations micro-ondes, mais, en plus de ce que nous verse la Société pour une fin particulière, qu'il s'agisse de la transmission des émissions de télévision ou des émissions radiophoniques, nous avons aussi l'avantage de pouvoir ainsi élargir notre réseau de communications.

Il faudrait s'arrêter sur chaque point particulier pour obtenir une idée juste des recettes. Je peux vous dire toutefois que nous fournissons habituellement à la Société Radio-Canada une estimation globale aussi rapprochée que possible de nos frais d'exploitation. On peut donc dire que notre marge de profit se mesure plutôt d'après l'expansion que nous pouvons prendre dans d'autres domaines.

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

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Possédez-vous des installations micro-ondes dans l'Ouest du pays?

M. GORDON: Pas encore. Elles sont actuellement en voie d'exécution.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): S'agit-il de renseignements confidentiels?

M. GORDON: Ce sont là quelques-unes des installations que j'avais en vue tout à l'heure. Le gouvernement des États-Unis veut que nous gardions le



secret au sujet de ces installations à l'heure actuelle. Je dois dire, toutefois, que le secret qui entoure cette question est assez bien connu; je ne crois donc pas que je vous révèle quoi que ce soit.

Quand ces installations commenceront à fonctionner, nous bénéficierons là aussi d'un débouché qui nous permettra d'élargir notre réseau de communications.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire, monsieur Gordon, où en sont rendues les choses actuellement en ce qui concerne l'installation d'une station de répéteurs à Fort William?

M. GORDON: S'agit-il de la question au sujet de laquelle nous avons été en communication avec vous, monsieur Fisher?

M. FISHER: En effet.

M. GORDON: La situation est encore celle que je vous ai décrite.

M. FISHER: A quel stade de la construction ou des préparatifs en êtes-vous rendu?

M. GORDON: Je ne saurais vous dire car je n'ai pas suivi cette affaire de près personnellement. Je sais que le projet va bon train dans la voie normale des choses, mais je ne me rappelle plus à quel stade on en est rendu. Je ne crois pas, cependant, qu'il y ait quoi que ce soit qui en retarde l'exécution.

M. FISHER: Êtes-vous bien certain que votre programme d'organisation ne vous a pas été dicté entièrement par la compagnie de téléphone Bell?

M. GORDON: Notre programme nous a été inspiré uniquement par le montant d'argent dont nous disposions et par notre désir de limiter nos frais et de réduire au minimum nos pertes de revenus.

M. FISHER: Vous n'êtes pas sans savoir, n'est-ce pas qu'il existe des rivalités entre les villes de la Tête des Lacs.

M. GORDON: Oui, je m'en suis aperçu.

M. FISHER: Ainsi, vous êtes bien convaincu à cet égard que le fait de déménager ces installations de Port Arthur à Fort William entraînera une économie appréciable?

M. GORDON: J'en suis convaincu. D'une manière générale, je crois qu'on peut dire que nous faisons une concurrence directe et non déguisée à la compagnie de téléphone Bell, car nous n'avons conclu aucun accord d'aucune sorte avec elle. Les dispositions que nous avons prises à l'égard de nos installations de la Tête des Lacs nous ont été dictées uniquement par nos propres intérêts.

M. CREAGHAN: Pour ce qui est des hôtels, vous déclarez dans votre rapport que...

M. GORDON: Nous ne discutons pas cette question en ce moment.

M. CREAGHAN: Ma question se rapporte au domaine des communications. Vous mentionnez, à l'égard des hôtels, qu'ils vous ont rapporté tant en recettes. Or les services de communications fonctionnent en quelque sorte comme les hôtels. L'exploitation des hôtels s'est soldée par une augmentation de 25 p. 100 en recettes. Pouvez-vous nous dire si vos services de communications vous ont rapporté des profits?

M. GORDON: C'est là une des grandes questions que nous essayons de tirer au clair nous-mêmes. Les services de communications ne sont pas organisés comme les hôtels. M. Toole dirige actuellement une enquête approfondie sur les services de communications. Nous essayons de trouver une base qui nous permettra d'établir avec exactitude l'état financier de ces services. Tout semble indiquer que les communications accusent un profit, mais je ne crois pas que nous soyons en mesure de vous fournir des données précises à ce sujet à l'heure actuelle.



M. CREAGHAN: C'est un but que vous poursuivez, n'est-ce pas?

M. GORDON: En effet, c'est ce que nous essayons de faire.

M. TOOLE: Il s'agit en somme de faire la répartition des frais communs d'exploitation dans tous les cas où les services de communications desservent les services ferroviaires et les services commerciaux. Il faut procéder à une classification. Cela vous permettra de savoir quels sont les frais imputables à chacun des deux comptes.

M. CREAGHAN: Vous devez imputer un certain montant à la compagnie?

M. GORDON: Au chemin de fer.

M. TOOLE: L'enquête que nous avons entreprise nous permettra d'établir les frais d'entretien, de sorte que nous pourrions obtenir une meilleure idée du résultat de l'exploitation de ces services.

M. CREAGHAN: Pouvez-vous nous dire si le service des messageries a accusé une perte ou un profit? Rien n'indique si vous avez subi des pertes ou non.

M. TOOLE: Cela se rapporte plus ou moins au même domaine. Dans chacun des deux cas, il semble qu'on ait réalisé un profit. Nous sommes en train d'établir une comptabilité distincte pour chacun de ces services et, bien que nous ayons tenu nos comptes selon les directives de la Commission des transports, cette comptabilité n'indique pas clairement que nous avons réalisé un profit.

M. CREAGHAN: Il se peut que vos services de communications réalisent des profits considérables un jour; mais, si la direction de la compagnie ne s'en rend pas bien compte, il y a danger que les entreprises de l'extérieur ne s'approprient une partie de vos affaires.

M. GORDON: Les communications ont connu une expansion considérable au cours des dernières années, mais les résultats financiers que révèle notre comptabilité ne nous donnent pas satisfaction. Voilà pourquoi nous avons chargé M. Toole de nous présenter un état détaillé de l'exploitation de ce service, afin que nous puissions voir exactement où nous en sommes.

M. CREAGHAN: Les résultats de cette enquête auront sans doute une grande utilité, car ils vous permettront de savoir si vous réalisez des profits et de voir d'où proviennent vos profits et vos pertes, selon le cas.

M. FISHER: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous faire part de ses observations au sujet du paragraphe 22 qui figure sous la rubrique "Communications"?

M. HEES: Quel genre d'observations? Que voulez-vous que j'ajoute à ce qui est déclaré très clairement dans ce paragraphe?

M. FISHER: Qu'a-t-on voulu dire?

M. CHEVRIER: A quoi cela se rapporte-t-il exactement?

M. FISHER: Quels sont les frais d'exploitation de ce service? Ce nouveau service téléphonique vous donne-t-il satisfaction?

M. HEES: Je ne peux vous fournir de chiffres au sujet des frais d'exploitation de ce service, mais je peux vous dire que nous en sommes très satisfaits.

M. CHEVRIER: Depuis quand fonctionne-t-il?

M. GORDON: J'ai une note à ce sujet, monsieur le ministre. Si vous vouliez me permettre d'en donner lecture...

M. HEES: Oui, cela pourrait nous être utile.

M. GORDON: La situation est la suivante. Conjointement avec le Pacifique-Canadien, nous exploitons des circuits téléphoniques qui relient entre elles les salles de contrôle du trafic aérien des principaux aéroports du Canada. Certains de ces circuits sont aussi reliés à des postes de radar, tandis que d'autres aboutissent à des récepteurs manuels ou à des dispositifs semi-automatiques qui



permettent de joindre deux circuits ensemble pour la transmission d'un appel sur une plus longue distance.

Se fondant sur l'estimation la moins élevée, les compagnies ferroviaires se sont engagées à fournir ce service téléphonique pour une période initiale de cinq ans, à partir du mois de février 1958 et, par la suite, en vertu d'un contrat renouvelable d'année en année.

L'engagement est entré en vigueur en 1958 et le service téléphonique fonctionne depuis cette date.

J'ai ici un état financier indiquant ce qu'il en a coûté au National-Canadien pour assurer ce service et le montant qu'il a recueilli en recettes; mais, étant donné que nous fournissons ce service conjointement avec le Pacifique-Canadien et les salles de contrôle du trafic aérien, je crois préférable de ne pas me lancer dans des détails au sujet de ces opérations.

M. CHEVRIER: Voulez-vous me permettre de vous poser une question au sujet du paragraphe 17? Qu'est-ce qui vous a amené à vous porter acquéreurs de la *Yukon Telephone Company Limited*, si l'on considère que, il n'y a que quelques années, le National-Canadien, si je ne me trompe, et (ou) le ministère (je ne pourrais pas dire exactement lequel des deux) ont abandonné le service téléphonique et le service télégraphique dans la province de la Colombie-Britannique à la *B. C. Company*?

M. GORDON: Si vous vous en souvenez, nous avons procédé alors à une division des services de communications. Le réseau téléphonique gouvernemental en Colombie-Britannique était une entreprise conjointe du National-Canadien et du gouvernement de la Colombie-Britannique. Le gouvernement de cette province s'est réservé un certain nombre de circuits pour en faire des lignes privées, mais nous avons continué à assurer le fonctionnement d'une partie du réseau en l'incorporant au *Northwest Communications System*. Tels sont les faits, si j'ai bonne mémoire.

M. CHEVRIER: Le gouvernement de la Colombie-Britannique a pris la direction du service téléphonique et vous avez conservé le service télégraphique, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, c'est à peu près cela qui s'est produit.

M. CHEVRIER: Si vous avez agi ainsi, c'est parce que ce service ne rapportait pas de recettes, n'est-ce pas?

M. GORDON: Nous aurions pris ce service à notre charge parce qu'il ne rapportait pas de recettes, dites-vous?

M. CHEVRIER: Non, j'ai dit que vous vous en êtes débarrassé. Je crois me souvenir qu'une partie de ce service était assuré par le ministère et une autre partie, par les Chemins de fer nationaux. Je ne sais si je fais erreur, mais je crois me rappeler que ces services ont été vendus.

M. GORDON: Non. Le *Northwest Communications System* appartenait au ministère des Transports et nous en assurions le fonctionnement. L'autre réseau gouvernemental dont vous parlez appartenait au ministère.

M. CHEVRIER: Vous voulez dire, le réseau téléphonique, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Quand on en est venu à la décision de s'en débarrasser, il a été partagé entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et notre compagnie. Chacun de nous en a pris une partie.

M. CHEVRIER: Vous n'étiez pas du tout intéressés à assurer le service téléphonique.

M. GORDON: Je n'irais pas jusqu'à dire cela. Si je ne me trompe, nous avons aussi pris la direction du service téléphonique sur certains circuits.

M. CHEVRIER: Voici où je veux en venir. Croyez-vous que...



M. GORDON: Nous avons essayé pendant plusieurs années de mettre la main sur la *Yukon Telephone Company*, mais nous ne pouvions en venir à un accord sur un prix équitable. Nous avons réussi finalement à amener la personne intéressée à baisser son prix à un niveau raisonnable et nous avons conclu le marché. Les Chemins de fer nationaux ont versé la somme de \$625,000 pour se porter acquéreurs de cette compagnie de téléphone. L'avoir de la compagnie comprenait alors un central téléphonique automatique de 400 lignes, un immeuble renfermant du matériel de bureau et des locaux pour le personnel, de nombreuses installations extérieures, des véhicules destinés à l'entretien et des entrepôts à Whitehorse, un tableau de distribution pour le contrôle manuel de 30 lignes téléphoniques et un entrepôt à Mayo, à 200 milles au nord de Whitehorse, qui sert de garage aux véhicules qui servent à l'entretien des lignes. Grâce à ce central téléphonique, nous avons le contrôle sur toutes les affaires de cette région.

M. DRYSDALE: L'an dernier, à peu près à la même date et au même endroit, un des membres du Comité a demandé à M. Gordon si le service des communications du National-Canadien était considéré comme un des services rémunérateurs de la compagnie, et voici ce qu'il a répondu:

Oui, ce service est une partie intégrante de notre entreprise. On peut dire que, d'une manière générale, ce service nous rapporte des profits. De fait, pour aller plus loin encore, je vous dirai que l'étude la plus récente que nous avons faite a révélé que tous les services des Chemins de fer nationaux rapportent des profits, à l'exception des services de transport ferroviaire.

Les choses ont-elles changé depuis lors?

M. GORDON: Non, la situation est toujours la même.

M. DRYSDALE: Merci.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Sinon, nous allons passer à l'étude des dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation sont passées de \$734,600,000 en 1957 à \$700,000,000 en 1958, soit une baisse de 4.7 p. 100.

M. CHEVRIER: Voulez-vous me permettre de poser une question au sujet des frais d'exploitation, plus précisément, au sujet du mouvement des wagons vides? Si je ne me trompe, près de la moitié des wagons du réseau ont roulé sans chargement l'an dernier. J'aimerais à savoir où en sont rendues les choses en 1958 et si on a songé à réduire le nombre de wagons vides en circulation. Je ne parle pas seulement des wagons vides qui sont acheminés à Churchill, mais aussi de ceux qui roulent jusqu'à Vancouver.

M. GORDON: Si vous voulez bien vous donner la peine de vous reporter à la page 37 du rapport, vous y trouverez d'abord les données statistiques. On y donne tout d'abord des données en termes de wagons-milles et, dans le tableau suivant, des données relatives aux wagons vides en termes de wagons-milles.

M. CHEVRIER: Je vois. Les wagons vides ont parcouru une distance totale de 625 millions de milles. Est-ce que je regarde bien au bon endroit?

M. GORDON: Il est indiqué sous le titre "Services de transport" que les wagons vides ont parcouru une distance totale de 625,143,146 milles; et, sous la rubrique "Services des voyageurs", vous pouvez voir un autre item de moindre importance dont le total est 171,597.

M. CHEVRIER: Ce que je veux faire ressortir, c'est que si on consulte les données relatives à l'exercice 1957-1958, on s'aperçoit que la moitié des wagons en service étaient vides.



M. GORDON: En effet, environ la moitié des wagons-milles représentent des milles parcourus par des wagons chargés.

M. CHEVRIER: Y aurait-il moyen pour les chemins de fer de réduire le nombre de wagons vides en circulation ou est-ce que la plupart des wagons roulent avec leur chargement dans une direction pour revenir ensuite tout à fait vides?

M. GORDON: Cela ne se produit pas toujours. Le transport du grain nécessite un grand nombre de wagons et, règle générale, les convois doivent rouler sans chargement jusqu'au point de chargement. En d'autres termes, lorsqu'il s'agit de faire le transport du grain, par exemple, nous transportons beaucoup moins de marchandises de l'est vers l'ouest que nous en transportons dans la direction contraire. C'est la meilleure explication que je peux vous fournir.

M. CHEVRIER: Je suppose que cet état de choses s'applique surtout aux convois qui roulent en direction de Churchill, n'est-ce pas?

M. GORDON: En effet, sur cette ligne-là, les convois ne roulent avec un chargement que dans une seule direction.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des communications?

M. FISHER: Nous discutons actuellement des frais d'exploitation, monsieur le président. L'an dernier, l'effectif moyen du National-Canadien a diminué de 11,500 employés environ.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Pouvez-vous nous donner une idée de la proportion de ce total qui représente une véritable baisse dans l'effectif ouvrier de la compagnie et quelle proportion représentent les mises à pied et le chômage intermittent? Cette question en est une qui intéresse vivement toutes les personnes qui s'intéressent à l'administration des chemins de fer. Je veux parler de cette réduction continuelle de l'effectif.

M. GORDON: Vous me permettez de me référer aux données qui s'appliquent aux lignes du Canada; car, si je ne me trompe, ce sont celles qui vous intéressent vraiment. L'effectif des lignes de chemin de fer que nous exploitons au Canada a baissé de 10,647 employés environ; le reste de la diminution s'est produit sur nos lignes américaines. Nous estimons en chiffres ronds que 3,800 mises à pied peuvent être attribuées à une diminution du trafic, que 4,000 autres sont attribuables à des changements de caractère technologique et que l'amélioration de nos méthodes de surveillance et d'organisation du travail nous a forcé à congédier 1,400 employés; enfin il y a eu aussi 1,400 mises à pied qui n'ont pas été classées dans des catégories spécifiques, mais qui ont été amenées, par exemple, par la mise en vigueur d'un contrôle plus sévère de l'effectif. En d'autres termes, nous avons dû procéder à des mesures restrictives dans notre programme de relations industrielles en vue d'établir l'équilibre entre notre effectif et notre volume de trafic.

M. FISHER: Pouvez-vous nous fournir aussi les données relatives au nombre de personnes qui ont pris leur retraite au cours de l'année, afin que nous puissions voir si le facteur en question est entré en jeu, comme je le crois.

M. GORDON: Si vous voulez attendre quelques instants, je vais vous fournir ce renseignement. Je m'excuse de vous faire attendre; mais quand je n'ai pas les renseignements à la portée de la main, je ne puis faire autrement. Il y avait 25,054 personnes à la retraite à la fin de 1957 et 26,166 en 1958. Si l'on soustrait le total de 1957 de celui de 1958, on obtient une augmentation de 1,112 retraités, mais ce chiffre n'est pas exact, car certains d'entre eux sont morts dans l'intervalle. L'augmentation serait plutôt d'environ 2,000 nouveaux



retraités. Je crois qu'on peut établir l'augmentation du nombre de retraités à 2,000 environ, en chiffres ronds.

M. FISHER: J'hésite à vous poser ma prochaine question. Combien de personnes avez-vous embauchées au cours de 1958?

M. GORDON: Environ 7,500. Près de 105,000 personnes nous ont demandé du travail et nous en avons embauché 7,500 environ, si je ne me trompe. J'ai ici tous les renseignements à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Cette question ne vient-elle pas sous la rubrique "Rémunération et avantages connexes"?

M. FISHER: De toute façon, c'est dans le même chapitre.

M. GORDON: Nous y voici. Nous avons recruté, par l'intermédiaire de nos bureaux de placement, 4,865 employés et 105,369 demandes ont été étudiées en 1958.

M. FISHER: Cela témoigne donc de votre popularité comme employeur.

M. GORDON: Cela montre que nous faisons très bonne figure en tant qu'employeur.

M. FISHER: Pour en revenir aux données que vous nous avez fournies au sujet des mises à pied, on peut donc dire que les 4,000 personnes en question ont perdu leur emploi à cause de changements de caractère technique, c'est-à-dire parce qu'elles étaient devenues inutiles, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Mais, si l'on considère ces 4,000 personnes en tant qu'individus et si l'on songe aux perspectives qui auraient pu s'offrir à elle, si elles avaient obtenu une formation qui aurait pu leur permettre d'occuper d'autres emplois, que faut-il penser alors?

M. GORDON: Vous touchez là un problème d'une grande envergure. Je puis vous assurer que nous avons mis sur pied un programme intensifié de réadaptation dont je vais vous donner les grandes lignes, car il vaut la peine de vous en parler.

M. FISHER: Pouvez-vous nous fournir des renseignements que nous pourrions faire consigner au compte rendu du Comité?

M. GORDON: Je le peux certainement. Je dois dire tout d'abord que la compagnie fait tout son possible pour minimiser les effets des changements de caractère technologique et les effets de la mécanisation ou de l'automatisation sur la main-d'œuvre. A cette fin nous avons mis sur pied divers programmes de réadaptation pour le bénéfice des employés intéressés.

Le programme a débuté en 1951 et il comportait alors des cours destinés à apprendre aux mécaniciens de locomotives à vapeur le maniement des locomotives diesel. A la fin de 1958, un total de 3,487 mécaniciens de locomotives, qui sont toujours au service de la compagnie, avaient réussi aux examens. Et je ne parle que des mécaniciens de locomotives qui sont encore à notre emploi. Leur nombre serait encore plus élevé si nous comptions ceux qui, depuis lors, ont pris leur retraite ou ont quitté la compagnie. Sur le total que je viens de vous mentionner, il y en a 300 qui ont réussi aux examens au cours de 1958 seulement.

Depuis 1952, nous donnons aux mécaniciens d'ateliers des cours sur l'entretien des locomotives diesel. Ces cours sont donnés actuellement aux ateliers de Moncton et à la rotonde de Moncton, à Campbellton, à Saint-Jean (T.-N.), à Halifax, à Saint-Jean (N.-B.), à Sydney, à Edmundston et à South Devon. Voilà pour les Maritimes. Des cours sont aussi donnés à Pointe-Saint-Charles, à Toronto, à Fort-Érié, à Hamilton, à Sarnia, à Cochrane, à Limoilou, à Joffre, à Belleville, à la rotonde de Stratford, à Garneau, à Chauvigny, à London, à Senneterre, à Allandale, à Turcot, à Capreol, à Hornepayne, à Mimico, à



Niagara Falls, à Windsor, à Longue Pointe, à Sudbury, à Palmerston, à Nakina et à la Côte de Liesse. Puis, plus à l'ouest, à Neebing, à Port Arthur, à Transcona et à Calder.

Le nombre de personnes inscrites aux cours s'élevait à 2,856 à la fin de 1958.

En outre, nous apprenons aux préposés à l'entretien des voies à se servir des nouveaux appareils mécaniques et à les entretenir, ce qui leur fournit l'occasion de devenir compétents en tant qu'opérateurs de machines et d'obtenir une meilleure rémunération. Dans le programme de formation des employés de cette catégorie, qui a débuté en 1954, on emploie la méthode de "formation sur place", sauf dans les secteurs de l'Ouest, où des cours sont donnés à Winnipeg. En décembre 1958, un total de 1,729 employés avaient reçu cette formation.

Je pourrais continuer et vous citer plusieurs autres exemples, mais je m'en tiendrai aux grandes lignes de notre programme de formation.

Notre programme de formation des employés de bureau comporte des cours pour les préparer à se servir des appareils mécaniques et électroniques. Nous tenons compte du fait que, si nous apprenons à nos employés à se servir des nouvelles machines que nous nous procurons, nous aurons rarement à recourir aux services de personnes de l'extérieur.

Nous avons aussi un programme de formation qui s'adresse à certaines catégories d'employés du service des communications. Ce programme a débuté il y a plus de 25 ans et il a pris de l'expansion au cours des années. Ainsi, par exemple, un changement important dans les méthodes de communication a entraîné l'installation d'un tableau de distribution qui fonctionne au moyen d'une bande perforée. Cent trente-deux employés ont été touchés par ce changement. Sur ce total, 35 ont appris le maniement des nouveaux appareils et ils ont pu ainsi continuer à gagner le même salaire ou être reclassifiés à leur avantage. Quarante-deux opérateurs de machines automatiques ont été affectés à d'autres villes, 8 commis ont été absorbés ailleurs dans le système ferroviaire et 22 aides aux préposés à l'acheminement des appels ont été transférés à des emplois de bureau. Sur les 132 employés, 25 seulement ont été mis à pied et il va sans dire qu'ils peuvent être réembauchés éventuellement; de plus, chacun d'entre eux comptait moins de deux années de service. Dans ce cas-là en particulier, l'introduction de nouvelles machines et de nouvelles techniques a amené la création de 35 nouveaux emplois, dont 8 dans le domaine de la surveillance et 15 de caractère technique; pour remplir ces emplois, nous avons dû établir un programme de formation professionnelle.

Nous comptons plusieurs autres programmes de formation et, dans la mesure du possible, nous essayons de les mettre à exécution d'après la méthode de "formation sur place". Je crois qu'il serait peut-être utile de vous fournir des renseignements au sujet des employés qui sont devenus inutiles par suite de l'introduction du matériel moderne et des changements de caractère technologique. Je dois vous dire tout d'abord que nous faisons tout notre possible pour leur trouver d'autres emplois dans notre compagnie. Mais nous faisons face à de grandes difficultés à cet égard, car nos efforts sont contrecarrés par les dispositions relatives à l'ancienneté professionnelle que renferment nos contrats de travail. Nous avons eu plusieurs rencontres avec les représentants des syndicats, mais nous nous trouvons presque dans une impasse, car nous ne pouvons pas transférer les employés d'un métier à un autre. Cette question a fait l'objet de chaudes discussions entre les associations ouvrières et la compagnie. Nous avons obtenu bien peu de succès à cet égard.

Permettez-moi de vous faire remarquer que je ne formule pas des critiques en ce moment, je vous décris simplement les faits tels qu'ils sont. Nous reconnaissons volontiers le bien-fondé des objections que posent les syndicats ouvriers



aux transferts d'un métier à l'autre, car nous n'ignorons pas que cette pratique bouleverserait complètement l'application des dispositions relatives à l'ancienneté. Voilà pourquoi le nombre des transferts est limité par les dispositions relatives à l'ancienneté et au lieu d'emploi.

Nous avons aussi plusieurs autres programmes de formation destinés aux employés qui ont déjà une certaine ancienneté. Nous avons mis sur pied, par exemple, un programme de formation en génie qui s'adresse aux jeunes ingénieurs et qui leur permet de faire un stage d'apprentissage dans nos services de recherche et d'exploitation. Les personnes qui sont employées dans le service des voyageurs et dans le service des marchandises, dans les services d'entretien des voies et dans les services qui s'occupent des ponts et des immeubles peuvent aussi bénéficier de certains programmes de formation. Nous donnons aussi des cours de surveillance aux employés qui sont affectés aux services suivants: ponts et immeubles, matériel de traction et accessoires de wagons. Nous avons établi des cours réguliers à l'intention des personnes qui veulent obtenir une plus grande compétence dans leur métier; ces cours sont aussi destinés à donner une formation méthodique aux personnes employées dans le service des marchandises.

Il y a six ans, nous avons mis sur pied un cours de formation du personnel qui a duré six semaines au cours de la saison estivale et qui a été donné à l'Université Bishop de Lennoxville, dans le Québec. Nous y envoyons les jeunes hommes qui montrent des aptitudes à occuper des postes de commande et nous leur faisons suivre un programme bien spécifique sur l'administration et la gestion des entreprises. Je crois que nous avons la réputation en Amérique du Nord d'offrir un des meilleurs programmes de formation et les meilleurs avantages possibles à nos employés.

M. FISHER: Vous avez peut-être cette réputation; mais ce qui me tracasse un peu, c'est qu'on ne semble pas connaître grand chose au sujet de votre programme de formation.

M. GORDON: Je peux vous assurer que les personnes intéressées sont au courant.

M. FISHER: Je n'ai pas l'intention de vous prendre à parti au sujet de cette question. Si j'ai soulevé cette question, c'est uniquement parce que les chauffeurs de locomotives et les personnes mises à pied qui étaient employées aux points divisionnels m'ont fait part de leurs plaintes justifiées; elles prétendent, en effet, qu'on ne les a jamais mises au courant des occasions qui s'offraient de suivre des cours de formation. Je parle des préposés à l'entretien des voies et des personnes de métier qui voient au fonctionnement des trains. J'aimerais à ce que vous nous parliez des perspectives qui peuvent s'offrir aux employés si on procède aux changements que vous avez en vue. Quant aux personnes qui occupaient des emplois devenus inutiles, j'aimerais à savoir quelle chance elles auront de trouver du travail dans les nouveaux domaines où il n'y a pas de répartition des emplois par métiers ou dans lesquels on pense qu'il n'y aura pas de répartition de ce genre.

M. GORDON: Enfin, sur les 3,487 mécaniciens de locomotives que nous comptons au mois de décembre 1958, comme je l'ai mentionné, il n'y en a que 156, soit seulement 5 p. 100, qui n'ont pas la compétence nécessaire pour monter à bord d'un ou plus d'un des différents modèles de locomotives diesel. Ce sont là les chiffres les plus justes que je peux vous fournir par rapport à l'effectif total.

Je crois qu'il conviendrait maintenant d'examiner un peu un aspect particulier de la question. On ne doit pas oublier que les Chemins de fer nationaux emploient une main-d'œuvre qui est groupée dans des syndicats ouvriers représentant les employés de tous les métiers et de toutes les occupations. Pour répondre à la question que vous avez soulevée, vous me permettrez de vous



fournir, à titre d'exemple, le schéma que j'ai fait établir l'autre jour au sujet de l'organisation du secteur d'Ottawa. Nous n'avons fait établir ce schéma qu'à titre d'exemple, mais je crois qu'il illustre bien le genre d'organisation qui existe d'un bout à l'autre du pays. Dans le secteur d'Ottawa, la Fraternité des agents de train représente les agents de train, les préposés aux bagages, les serre-freins, les chefs de cour, les contremaîtres de cour, les aides de cour et les aiguilleurs, soit, au total, 220 employés. La Fraternité d'Ottawa a un président local qui est en relations continues avec notre division de la surintendance. S'il n'obtient pas satisfaction à cet endroit, il remonte alors aux échelons supérieurs, jusqu'au vice-président du service d'exploitation, s'il le faut. La Fraternité des mécaniciens de locomotives, qui représente les mécaniciens de locomotives, groupe 56 employés. Elle a aussi son président local.

La Fraternité des chauffeurs de locomotives et des mécaniciens de locomotives, qui est le porte-parole des chauffeurs de locomotives, des aides et des mécaniciens de rotonde, représente également 56 employés et elle a son président local.

L'Ordre des télégraphistes de chemin de fer représente les expéditeurs, les agents, les agents-opérateurs, les opérateurs, les préposés aux leviers de commande et leurs aides. Il groupe 93 employés et il a un président local.

La Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers représente les commis et les autres catégories d'employés, les manœuvres, les employés des hangars à marchandises, les camionneurs, les conducteurs et les garagistes employés au service routier, les commis-porteurs, les chauffeurs et les messagers des messageries. La Fraternité groupe 293 employés à Ottawa et elle compte trois présidents locaux pour les services de la division.

Il y a une Fraternité des employés de l'entretien de la voie, qui représente les contremaîtres de section, les employés de section, les manœuvres des équipes supplémentaires, les menuisiers, les peintres, les briqueteurs et les préposés à la réparation des pompes.

La Fraternité groupe 394 employés à Ottawa et elle compte deux présidents locaux.

La Fraternité des signaleurs des chemins de fer représente les préposés à l'entretien des signaux, les adjoints aux préposés à l'entretien des signaux et leurs aides, la Fraternité a un président, bien qu'elle n'ait que six employés.

L'Association internationale des machinistes représente les machinistes et les aides-machinistes. L'Association groupe sept employés et elle a un président.

La Fraternité internationale des chaudronniers, des constructeurs de navires en fer, des forgerons et des aides représente les chaudronniers, les forgerons et les aides. Elle n'a qu'un seul membre et un président.

La Fraternité internationale des électriciens est le porte-parole des électriciens. Elle compte huit employés et un président.

La Fraternité des constructeurs et des réparateurs de wagons groupe les constructeurs et les réparateurs de wagons. Elle comprend 85 employés et un président.

L'Association unie des compagnons et des apprentis de l'industrie de la plomberie et de la tuyauterie représente les plombiers et les poseurs de tuyaux. L'Association comprend quatre employés et un président.

Toutes les questions qui intéressent les associations syndicales et qui résultent de la mécanisation et des changements de caractère technologique sont discutées à fond avec les représentants locaux des manœuvres ou des personnes de métiers intéressées. Les représentants sont tenus au courant de toutes les mesures que nous nous proposons de prendre.



A ce moment-là, s'il existe des perspectives de transfert et si les restrictions dont je vous ai parlé concernant l'ancienneté nous le permettent, nous étudions avec les représentants syndicaux toutes les possibilités d'emploi qui peuvent s'offrir sur le plan local et, à moins d'empêchements, le transfert est approuvé.

Certains de nos employés estimerait, selon vous, que nous manquons d'organisation dans notre politique d'embauchage. Je peux vous assurer qu'ils n'ont aucune raison de le croire. Il est évident que nous ne pouvons à la fois progresser et maintenir notre effectif ouvrier stationnaire. Si nous élaborons des programmes d'avenir, nous devons procéder à des études et à des expériences et ce n'est qu'après cela que nous pouvons en venir à une décision.

Une fois que nous nous sommes donnés la peine d'élaborer un programme et de le discuter, de procéder à des essais et à des analyses (car il est très important que nous soyons en mesure de répondre avec assurance et précision aux questions qui pourraient nous être posées au sujet des nouvelles initiatives que nous prenons), il ne nous reste plus qu'à prendre une décision. L'expérience nous a montré qu'il est avantageux pour nous d'élaborer nos projets jusqu'à ce que nous soyons en mesure de prendre une décision bien arrêtée. Quand nous avons établi clairement les répercussions qu'aura notre programme sur tel ou tel employé, nous nous réunissons avec le représentant syndical et avec les préposés à la surveillance et nous essayons d'en venir à une entente.

Par exemple, dans votre propre région, c'est-à-dire la circonscription du nord-ontarien, nous avons déjà mené à bien notre programme de diésélisation. Les répercussions que la mise à exécution du programme devait avoir se sont déjà produites.

Prenez aussi, par exemple, le cas de nos ateliers de la Pointe-Saint-Charles, à Montréal, qui étaient les plus grands ateliers de la compagnie pour les locomotives à vapeur. Une transformation totale de ces ateliers s'est opérée il y a plusieurs années et personne ne s'est plaint; la transformation s'est faite d'une manière normale à mesure que la diésélisation progressait. Nous avons réglé les différents stades de la transformation conjointement avec notre représentant syndical. J'estime que nous avons mis au point une méthode bien ordonnée et très satisfaisante grâce à laquelle les intérêts des employés intéressés sont défendus par des personnes qui ont été choisies à cette fin par les employés eux-mêmes.

Les représentants syndicaux sont compétents, ils connaissent bien leur travail; ils sont bien renseignés au sujet du travail qu'accomplissent les employés qu'ils représentent et ils possèdent toute la compétence nécessaire pour défendre leurs intérêts. L'expérience nous a montré que c'est là la meilleure façon de procéder.

M. FISHER: On me permettra à cet égard de faire consigner au compte rendu le texte d'une résolution qui m'a été envoyée par le président local des employés d'un des points divisionnels. Si vous me le permettez, je tairai son nom. La résolution porte ce qui suit.

M. GORDON: Je n'aime pas à me montrer difficile, monsieur le président, mais je dois vous dire que je ne prise pas particulièrement les documents anonymes.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez faire consigner un document au compte rendu je crois que vous devez révéler le nom de l'auteur de ce document.

M. FISHER: Très bien. Il s'agit de M. D. C. Fraleigh, président local et représentant en matière législative de la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives, Unité locale 893, Boîte postale 372, Hornepayne, Ontario.

Attendu que nous jugeons que la ligne de conduite des Chemins de fer nationaux en matière d'exploitation va à l'encontre des intérêts de



ses employés et du grand public; attendu aussi que ladite compagnie créée de la dissension chez ses employés et qu'elle leur cause du tort en ne tenant aucun compte des mesures adéquates de sécurité et en ne faisant rien pour parer au déplacement des employés qui comptent plusieurs années de loyaux services à leur crédit...

La résolution se termine ainsi: Qu'il soit résolu de demander au gouvernement de nommer une commission royale d'enquête à ce sujet.

Et ce n'est pas un cas isolé. J'ai reçu une résolution semblable de Sioux Lookout, une autre de Nakina. Les présidents des unités locales de ces régions m'ont fait parvenir le texte des résolutions que ces unités locales ont adoptées. Tout semble indiquer, à mon avis, que dans notre région, en particulier, l'esprit de collaboration fait défaut.

M. GORDON: A la suite des remarques de ce genre que vous avez faites à la Chambre des communes, notre vice-président de la région centrale, accompagné d'un de nos fonctionnaires supérieurs, a fait un voyage spécial pour faire enquête au sujet de la situation dont vous venez de parler. A cette occasion, il s'est entretenu avec un de ceux qui avaient formulé des griefs.

Après cette entrevue, la personne en question a retiré sa plainte et s'est excusée d'avoir formulé des griefs qui n'avaient aucun fondement. Nous l'avons priée d'établir le bien-fondé de ses réclamations, mais elle n'a pu le faire.

Le fait d'adopter des résolutions exagérées n'a rien que d'humain et je me demande comment il se fait que ces résolutions ne sont pas transmises au président de la compagnie.

M. FISHER: Cela est sans doute dû au fait, à mon avis, que les personnes en question sont employées elles aussi par la compagnie.

M. GORDON: Oui, mais elles représentent les employés. C'est leur devoir de nous faire parvenir les résolutions. Elles sont nommées par les syndicats.

M. BROOME: Je n'aime pas ces assertions, monsieur le président, et je crois qu'elles devraient être retirées.

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire?

M. BROOME: Je parle des assertions faites par M. Fisher, à savoir que les représentants syndicaux hésitent à communiquer le texte des résolutions à la compagnie, craignant de mettre leur emploi en jeu. Nous savons tous que les syndicats ferroviaires sont les plus puissants de tous les syndicats du pays et qu'ils doivent s'en tenir à des règlements sévères en ce qui a trait à leur activité. Je n'aime pas la teneur des remarques qu'a faites M. Fisher.

M. FISHER: Je ne retirerai pas un mot de ce que j'ai dit. Je ne cherche noise à personne. Les choses sont ainsi et je m'en tiens à ce que j'ai dit.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de votre opinion personnelle?

M. FISHER: Non. Je me suis rendu à Hornepayne, après que MM. Kyle et Bowra y furent allés, et j'ai parlé à la personne qu'ils ont interviewée. Bien qu'elle ait reconnu que certaines de ses assertions étaient exagérées, j'ai pu me rendre compte, d'après ce qui m'a été raconté et d'après ce que d'autres ont appris, que l'une des raisons pour laquelle elle a retiré sa plainte, c'est qu'elle craignait de perdre son emploi.

M. GORDON: Je peux vous assurer qu'elle n'a aucune raison de craindre de perdre son emploi. Naturellement, nous serons toujours la cible d'accusations de ce genre, bien que les représentants syndicaux n'aient aucune raison de craindre d'approcher la direction. La direction est toujours prête à recevoir les représentants syndicaux. M. Dingle s'est occupé étroitement du service de l'exploitation de la compagnie. Il possède des connaissances pratiques en matière d'exploitation ferroviaire, tandis que, a-t-on prétendu, je n'en ai pas.



Quoi qu'il en soit, M. Dingle a fait sa carrière dans les chemins de fer. Il a occupé presque tous les postes que l'on trouve du service d'exploitation, et c'est pourquoi je lui demanderai de nous dire librement et sans crainte, et je peux vous assurer qu'il n'a aucune raison de craindre quoi que ce soit, s'il a déjà eu connaissance qu'un seul représentant syndical ait déjà éprouvé la moindre crainte ou la moindre hésitation à lui présenter ou à me présenter ses réclamations.

M. DINGLE: Personne n'a jamais éprouvé de crainte à le faire, monsieur le président.

M. FISHER: Je possède une copie de la lettre que M. Dingle a fait parvenir au député de Kénora au Parlement fédéral. Cette lettre a été publiée dans le journal de Sioux Lookout. Dès la publication de la lettre, un des présidents locaux m'a écrit pour me laisser savoir qu'elle constituait une piètre réponse, car, selon lui, elle ne précisait pas assez le rôle que seraient appelés à jouer les employés de chemin de fer de Sioux Lookout.

M. HEES: Permettez-moi de poser une question à M. Fisher. Pouvez-vous nous citer le cas d'un seul employé qui ait eu à craindre de perdre son emploi ou qui ait été menacé d'aucune façon par un des fonctionnaires de la compagnie? On croirait, à vous entendre, que tous les employés vivent dans la crainte de perdre leur emploi.

M. FISHER: C'est pourtant ce qu'on m'a raconté.

M. HEES: Pouvez-vous nous fournir quoi que ce soit à l'appui de vos assertions? Vous avez déclaré que vous avez étudié la question à fond. Il faut bien se rendre compte qu'il s'agit d'une question importante. Si vos assertions sont fondées, il y a quelque chose qui ne va pas dans la direction de la compagnie. Par contre, si vos assertions ne sont pas fondées, comme je le crois, il conviendrait alors de tirer les choses au clair.

M. BROOME: Je crois pour ma part que M. Fisher aurait dû mieux se renseigner avant de soulever cette question.

M. HEES: Les enquêtes que vous avez faites et les entrevues que vous avez eues avec les employés vous ont-elles permis d'établir avec certitude que certains d'entre eux ont raison de craindre de perdre leur emploi?

M. FISHER: Oui.

M. HEES: Pouvez-vous nous fournir les noms de ces personnes-là et les raisons de leur attitude?

M. GORDON: Je peux vous citer des exemples, monsieur le ministre. Je peux vous fournir et je vous fournirai volontiers des lettres, sauf celles qui proviennent de personnes qui m'ont demandé de taire leur nom, qui se rapportent à la dispute récente au sujet des chauffeurs de locomotives. Ces lettres m'ont été envoyées par des chauffeurs de locomotives qui vivent dans la crainte de leurs chefs syndicaux.

J'ai reçu des lettres de membres de cette association, me suppliant de leur permettre d'employer tous les moyens à leur disposition pour obtenir le droit de vote, afin de se soustraire à la domination de ces chefs syndicaux. Je vous fournirai les lettres en question, s'il le faut.

M. BROOME: Ils aimeraient à avoir le scrutin secret, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Et c'est le seul cas que je connaisse où des employés témoignent de la crainte à l'égard de la compagnie.

M. FISHER: Nous nous éloignons de la question.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, vous ne l'avez même pas encore attaquée. Je crois que la remarque de M. Broome est assez juste.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La question ne se résume-t-elle pas au fait que certains de vos employés, au regard des progrès de caractère technologique,



veulent continuer à occuper le même emploi et refusent de s'adapter d'eux-mêmes aux changements? Ce que j'en dis ne se rapporte pas seulement aux chemins de fer. J'ai conversé avec les employés de plusieurs industries différentes et avec les employés de chemin de fer afin d'obtenir leur avis au sujet des changements effectués à Allandale.

J'ai l'impression quelquefois, surtout quand je parle aux employés les plus anciens, qu'ils ne veulent pas s'adapter aux changements effectués dans leur travail et, en particulier, qu'ils ne veulent pas suivre un nouveau cours de formation.

M. GORDON: J'aimerais à ce que vous compreniez bien mon point de vue à ce sujet. Je n'aimerais pas qu'on ait l'impression que je ne me rends pas compte de la difficulté du problème. Quand nous procédons à des changements importants de caractère technologique, les employés des différentes catégories doivent s'adapter à la nouvelle situation. Les changements sont rarement agréables; tout changement est une opération délicate, nous ne l'ignorons pas. Je tiens seulement à faire remarquer que, tout bien considéré, la direction de la compagnie a montré toute la compréhension qu'on pouvait désirer.

Quoi que l'on fasse, il y aura toujours des employés dont le mode de vie sera changé. Ils n'ont pas d'autre choix que de s'adapter aux circonstances et, cela va de soi, certains d'entre eux ressentiront un malaise; d'aucuns ne pourront faire autrement que d'exprimer leur mécontentement. L'expérience m'a appris que les employés qui s'adaptent aux changements inévitables obtiennent une plus grande satisfaction à la longue que s'ils persistaient à songer avec nostalgie aux choses du passé. Il ne sert à rien de regretter le passé; le passé n'est plus. On pourrait tout aussi bien souhaiter de revenir à l'époque des voitures tirées par des chevaux ou à l'époque des métiers à tisser manuels. Je ne doute pas qu'un grand nombre de personnes aient éprouvé du mécontentement au cours des années par suite de changements.

Nous leur fournissons toutes les occasions possibles de s'adapter. Nous faisons tout notre possible. Quoi que l'on fasse, il n'est pas possible de satisfaire tout le monde. Je ne vous blâme pas, monsieur Fisher, d'avoir soulevé la question, mais je dois nier vos assertions quand vous dites que les employés dont vous avez parlé vivent dans une crainte continuelle de la direction. Inutile de vous dire que je serais plus que consterné si vos assertions étaient vraies.

M. FISHER: Je n'ai pas laissé entendre que j'ajoute foi nécessairement à ce qu'on m'a raconté; je vous ai seulement fait part de ce qu'on m'a dit. Ma circonscription renferme quatre points divisionnels du National-Canadien et il ne s'agit pas seulement de particuliers mais de localités entières. Ce que j'ai demandé à M. Kyle, c'est qu'il se rende à ces endroits et qu'il s'y emploie à concilier les divergences de point de vue. Je parle des localités comme Sioux Lookout et Hornepayne. En tant que député, j'en ai plein le dos de ces plaintes réitérées.

M. GORDON: Je vais vous dire pourquoi vous commencez à en avoir assez. C'est parce que vous prêtez une oreille trop attentive aux doléances de tout le monde. Permettez-moi de vous faire part de mon expérience personnelle, qui est toute différente de la vôtre. Quand je fais le tour des différents services, je m'aperçois qu'on n'ose pas se confier au patron. En somme, j'éprouve les mêmes difficultés que vous, mais à rebours.

Je me suis promené dans la région de Hornepayne et j'ai conversé avec des employés. J'ai cassé la croûte avec eux et j'ai marché avec eux le long des voies ferrées. J'ai marché dans la boue, rien que pour en faire l'expérience. C'est loin d'être agréable, je le sais, mais je l'ai fait.

J'ai conversé avec les employés, et qu'est-ce que j'ai appris? J'ai demandé à quelqu'un ce qu'il pensait des locomotives diesel, en comparaison des anciennes locomotives à vapeur. J'ai obtenu la réponse suivante: "Eh bien, monsieur,



quand on a avalé de la fumée pendant 30 ans, on est bien content de s'en débar-rasser. C'est la meilleure chose qui pouvait nous arriver." Dans l'Ouest, les cantonniers, qui ont passé leur vie à la construction des voies ferrées, m'ont dit: "Nous avons enfin un chemin de fer, monsieur. Il y a dix ans, la boue giclait entre les traverses; aujourd'hui, nous avons un vrai chemin de fer."

Ils se sentent fiers de participer à la construction d'une bonne voie ferrée. La voie est bien ballastée et munie de bonnes traverses et de rails de 100 livres; les tranchées ont été élargies. On se réjouit d'avoir une excellente voie ferrée.

Il y a deux ou trois différentes sortes de moral. Il y a celui des employés qui ne peuvent s'empêcher de ressentir un malaise toutes les fois qu'il se produit des changements. Prenons le cas du président: peut-il s'empêcher de ressentir un malaise, lui aussi, quand il est en présence d'un déficit de 51 millions? Je n'ai pas besoin de vous dire que mon moral en souffre aussi. Mais il y a d'autres sortes de moral. Il y a la satisfaction du travail bien fait et je peux vous assurer que, dans l'ensemble, le personnel du National-Canadien est extrêmement fier du travail qu'il a accompli.

Des VOIX: Très bien!

M. FISHER: Pouvez-vous nous suggérer un moyen d'améliorer la situation dans laquelle les localités en question ont été placées par suite des décisions du National-Canadien?

M. GORDON: J'estime pour ma part qu'il y aura toujours lieu d'améliorer le sort des différentes localités. Je ne prétends pas que nous ayons réussi à la perfection, mais nous avons fait de notre mieux. Si vous voulez nous citer d'autres cas où vous croyez qu'il y a eu injustice, je vous prie de nous le faire savoir. Je tiens à savoir ce qui se passe.

La déclaration que j'ai faite tout à l'heure au sujet des syndicats ouvriers se ramène à ceci. Si l'on veut qu'il règne des relations harmonieuses entre la direction d'une compagnie et ses employés, on n'a qu'à ne pas s'immiscer dans leurs affaires; je veux dire que tous les rapports officiels avec la direction doivent se faire par l'entremise des représentants syndicaux qui ont été nommés spécialement à cette fin par les employés.

Je ne veux offenser personne (je ne fais qu'exposer les faits tels qu'ils sont), mais je dois vous dire que chaque fois qu'un tiers parti se met de la partie et commence à s'imposer ou essaie de s'imposer comme représentant des employés auprès de la direction, les choses se gâtent; cela ne fait pas de doute. Quand les choses procèdent selon la voie ordinaire, chacun sait à quoi s'en tenir.

M. FISHER: C'est une façon déguisée de dire que les députés devraient éviter de fourrer leur nez dans ces questions-là.

M. GORDON: Non, ce n'est pas tout à fait ce que j'ai voulu dire. Je prétends seulement que les rapports avec la direction réussissent mieux si on suit la procédure qui a été établie à cette fin. Chaque député pourrait nous rendre un très grand service, en nous tenant informés de ce qui se passe dans sa circonscription. Si vous croyez que certaines choses laissent à désirer dans votre circonscription, n'hésitez pas à nous le faire savoir. Il peut arriver que nous ayons tort; après tout, nous ne prétendons pas avoir atteint à la perfection. Mais je crois véritablement que nous jouissons d'une réputation assez enviable dans ce domaine.

Ce que je dis n'est pas inspiré par un sentiment de partialité à l'égard du National-Canadien; mais, comme je suis assez au courant de ce qui se passe dans d'autres industries et, en particulier, dans les compagnies de chemin de fer des États-Unis, je peux vous assurer que le National-Canadien fait meilleure figure en tant qu'employeur que n'importe laquelle de ces industries.



Nous possédons une caisse de retraite très avantageuse, nous avons un programme de réadaptation des employés, nous avons des comités qui discutent de ces questions-là à l'année longue. Je crois pour ma part que, tout bien considéré, le National-Canadien est l'employeur le plus consciencieux au Canada. J'aimerais avoir l'occasion d'en discuter avec les personnes qui ont rédigé les résolutions exagérées que vous avez mentionnées.

Au surplus, monsieur Fisher, je vous ferai remarquer que la résolution dont vous nous avez donné lecture est rédigée en des termes qui lui enlèvent toute valeur.

M. FISHER: Je ne m'en suis pas trouvé enchanté moi-même.

M. GORDON: Merci.

Le PRÉSIDENT: Personne d'autre, d'ailleurs.

M. DRYSDALE: Je ne vois peut-être pas les choses tout à fait comme M. Fisher: je suis un peu curieux. J'aimerais à savoir comment s'est faite la nomination de vos vice-présidents et combien d'entre eux ont été nommés au cours des dix dernières années.

M. GORDON: La plupart d'entre eux ont accédé à leur poste par voie d'avancement. Ils ne sont arrivés à leur poste qu'après avoir gravi les différents échelons de la compagnie. Dans certains cas, nous avons embauché des personnes de l'extérieur en raison de leur compétence dans un domaine particulier.

M. DRYSDALE: Combien de personnes de l'extérieur avez-vous embauchées?

M. GORDON: Si vous voulez bien vous reporter au rapport, je vais le parcourir avec vous. Prenez la page qui précède le rapport proprement dit.

Nous y voyons tout d'abord le nom de Donald Gordon qui, vous ne l'ignorez pas, a été recruté à l'extérieur de la compagnie au mois de janvier, 1950, date qui, n'en doutez pas, restera gravée dans ma mémoire.

M. N. J. MacMillan est un employé de la compagnie qui a fait son chemin dans le service du contentieux et qui est devenu notre vice-président exécutif.

M. S. F. Dingle, qui est le vice-président en charge de l'exploitation, a fait sa carrière dans les chemins de fer.

M. M. A. Metcalf, notre vice-président en charge du département du trafic, est au service des Chemins de fer nationaux depuis sa jeunesse.

M. E. A. Bromley, le vice-président en charge du département des achats et des magasins, a aussi fait sa carrière dans les chemins de fer.

Le docteur O. M. Solandt a été recruté à l'extérieur de la compagnie. Je me félicite de ce que nous ayons réussi à le persuader de se joindre à nous. Il est maintenant le vice-président en charge du service de la recherche et du développement. Si nous avons retenu ses services, c'est parce que nous nous sommes lancés dans des travaux de recherche et de caractère scientifique dans lesquels il est particulièrement bien versé. Nous sommes certainement très heureux de l'avoir avec nous.

M. W. T. Wilson occupe le poste de vice-président en charge du personnel. Il est entré au service de la compagnie peu après moi, sur ma demande, pour mettre sur pied le service du personnel, qui n'existait pas alors. Quand je suis entré au service de la compagnie, en 1950, nos méthodes d'administration du personnel laissaient plutôt à désirer et c'est pourquoi nous avons établi ce nouveau service. M. Wilson est entré au service de la compagnie en tant que vice-président adjoint, vers 1950, et il occupe maintenant le poste de vice-président de son service.

M. H. C. Friel a gravi lui aussi les échelons du service du contentieux, où il a passé plusieurs années. Il est vice-président en charge du contentieux.

M. D. I. Grant a aussi passé sa vie au service de la compagnie. Il est le vice-président en charge des services associés, qui ne font rapport directement



qu'à lui. L'organisation interne de la compagnie exige que chacun des services me fasse rapport par l'entremise de l'un des vice-présidents. On essaie autant que possible de ne pas s'en rapporter directement à moi, mais on ne peut toujours éviter cela.

M. R. H. Tarr remplit les fonctions de secrétaire du conseil d'administration. Il est entré au service de la compagnie vers 1952, c'est-à-dire au moment où la Commission de contrôle du change étranger a cessé d'exister. S'il détient le poste de secrétaire, c'est parce qu'il possède une compétence particulière en ce qui touche au travail de secrétaire et aux questions légales.

M. J. L. Toole est entré à notre service en 1954. Il nous est arrivé à un moment critique. Le poste que détient actuellement M. Toole était détenu par M. R. D. Armstrong, qui a remis sa démission il y a quelque temps pour devenir vice-président de la Chrysler Corporation. Je n'ai pas cherché à découvrir les raisons de son geste, mais je suppose qu'on a dû lui offrir un traitement beaucoup plus considérable que celui que le National-Canadien pouvait lui verser. M. Toole occupe maintenant le poste de vice-président en charge de la comptabilité et de la finance. On me fait remarquer qu'il accomplit ce travail parce qu'il l'aime. Comme je le disais, la compagnie était aux prises avec une situation embarrassante dans le secteur de la comptabilité et de la finance, lorsque je suis entré au service de la compagnie en 1950. A cette époque-là, presque tous les fonctionnaires supérieurs de ce secteur s'attendaient à prendre leur retraite à peu près à la même date. Les six premiers d'entre eux n'en étaient qu'à une année de leur retraite. Nous faisons face à une situation fort embarrassante dans ce secteur.

De plus, il nous fallait trouver du personnel spécialisé en vue de l'introduction éventuelle de nouvelles méthodes de comptabilité et de la mécanisation des opérations dans ce service. Il n'y avait personne dans toute la compagnie qui possédait la compétence nécessaire pour accomplir ce travail qui exige des connaissances hautement spécialisées. Nous avons dû embaucher un certain nombre de personnes possédant des connaissances spécialisées dans ce domaine particulier et, quand nous avons pu le faire, nous avons donné une formation spéciale à certains employés.

M. W. H. Kyle, qui est le vice-président en charge de la région centrale, a fait sa carrière dans les Chemins de fer nationaux.

M. D. V. Gonder est le vice-président en charge de la région de l'Atlantique; il a aussi fait sa carrière dans la compagnie.

M. J. R. McMillan, qui est le vice-président en charge de la région de l'Ouest, a fait sa carrière dans les Chemins de fer nationaux.

M. W. R. Wright est directeur des relations extérieures. Il est entré au service de la compagnie au cours des cinq dernières années. Comme M. Fisher l'a fait remarquer, la compagnie ne renferme pas nécessairement dans son sein des personnes de haute compétence en matière de relations extérieures. Aussi avons-nous décidé de recruter un directeur des relations extérieures en dehors de ce service.

Le docteur K. E. Dowd compte aussi plusieurs années de service au National-Canadien. Il est le médecin-chef de la compagnie.

M. DRYSDALE: Je vous remercie. Comme vous avez dû vous en apercevoir, je vous ai demandé ces renseignements uniquement pour nous rassurer, étant donné qu'on a fait certaines allégations au sujet du moral des employés. Je vous remercie d'avoir tiré les choses au clair.

Maintenant, monsieur le président, j'aimerais à poser une question qui se rapporte à un autre domaine. J'ai lu cette revue-ci, que je trouve excellente.

M. GORDON: Vous pouvez en remercier M. W. R. Wright.

M. DRYSDALE: Un des articles qui a paru dans le numéro de janvier m'a beaucoup intéressé. Cet article est intitulé "Le président fait rapport au sujet



du plan d'organisation du National-Canadien actuellement à l'étude." Vous mentionnez dans votre article que le mode d'organisation interne que vous avez adopté s'inspire des systèmes d'organisation employés dans l'industrie ferroviaire depuis 1923. Puis-je vous demander de nous exposer brièvement, si ce n'est trop exiger, ce que vous avez dit au sujet des modes traditionnels d'organisation, étant donné que vous faites certaines suggestions dans votre article?

M. GORDON: C'est véritablement à cause de ces projets que je suis encore au service des Chemins de fer nationaux. J'essaie de les mener à bonne fin et je crois que c'est mon devoir de le faire. La genèse de ces projets remonte à l'établissement du National-Canadien en 1923. C'est sir Henry Thornton qui a pris charge de la compagnie à cette époque. Il avait alors à faire face à trois problèmes. Comme solution aux difficultés d'organisation, il décida de modeler le National-Canadien sur le plan d'organisation de la compagnie de chemin de fer de Pennsylvanie. La fusion des différentes compagnies ferroviaires posait aussi un problème. Sir Henry Thornton n'a pas eu le temps de mener à bonne fin son programme d'organisation; il a quitté la compagnie avant l'exécution de ses projets. La structure de la compagnie est demeurée telle qu'il l'avait établie.

M. DRYSDALE: Permettez-moi de vous poser une question à brûle-pourpoint. Le mode d'organisation de la compagnie de chemin de fer de Pennsylvanie vise-t-il à la décentralisation?

M. GORDON: Il y a deux ans, la compagnie de chemin de fer de Pennsylvanie a entrepris un programme de réorganisation qui ressemble dans les grandes lignes au programme que nous sommes à mettre au point. Je ne dirai pas qu'elle a procédé de la bonne manière, mais je sais qu'elle s'est employée à décentraliser son organisation interne, en essayant de combiner le service d'exploitation, le service du trafic et les autres services à l'échelle régionale.

Nous sommes en train de faire une étude de notre organisation interne en nous fondant sur le principe suivant. Si l'on considère que, depuis 1923, les changements de caractère technologique et les améliorations dans le domaine des communications, sans compter les dépenses pour fin en immobilisations, ont augmenté considérablement, on peut douter que le mode d'organisation qui répondait aux besoins en 1923 puisse répondre aux besoins en 1959. Nous sommes en train de faire un examen minutieux de tous les aspects de cette question.

Nous ne mettrons pas nos projets à exécution avant d'être tout à fait certains qu'ils répondront parfaitement à nos besoins. La compagnie de chemin de fer de la Pennsylvanie et le *New York Central* ont procédé à une réorganisation interne, mais ils ont décidé de suivre des voies différentes. La compagnie de chemin de fer de la Pennsylvanie s'est lancée dans un programme de décentralisation, tandis que le *New York Central* a opté plutôt pour une plus grande centralisation. Je ne crois pas que la décentralisation soit la meilleure solution à tous les points de vue. Il est possible de mettre à exécution une certaine forme de décentralisation, et c'est ce que nous faisons à mesure que nous procédons à une révision des exigences dans le domaine de la surveillance. Je crois qu'il s'écoulera encore quelque temps avant que nous puissions déterminer quel est le meilleur mode d'organisation.

M. DRYSDALE: Ce qui m'a paru singulier dans votre article, c'est que vous y mentionnez que vous avez demandé à une société d'experts de définir les fonctions de chacun des chefs de service dans l'administration centrale de la compagnie. Vous dites ensuite qu'il vous paraît évident que la solution à vos difficultés d'organisation dépend dans une bonne mesure de la décentralisation de l'autorité et du partage des responsabilités.



M. GORDON: C'est exact.

M. DRYSDALE: Vous poursuivez ensuite en ces termes, un peu plus loin:

J'ai acquis la conviction que l'organisation interne du réseau devrait, dans une grande mesure, être décentralisée sur le plan géographique plutôt qu'au point de vue des services. De cette façon, les bureaux régionaux deviendraient beaucoup plus autonomes et beaucoup plus indépendants . . .

M. GORDON: En effet.

M. DRYSDALE: Puis vous parlez de cinq études approfondies et, en terminant, vous ajoutez:

Ces études seront dirigées dans chacun des cas par un des fonctionnaires supérieurs du service ou des services intéressés.

Un peu plus loin, vous dites encore:

J'estime que, pour mener à bien certaines de ces études, il sera nécessaire de s'assurer le concours de la société d'experts de l'extérieur. . .

Ce que je ne sais pas très bien, c'est votre manière de procéder. J'aimerais tout d'abord à savoir, pour satisfaire ma curiosité, quel est le nom de la société d'experts dont vous parlez. J'aimerais aussi à savoir si cette société-là ne pourrait s'occuper de la réorganisation de tous les services. Si je vous demande cela, c'est qu'il me semble un peu difficile à un chef de service de réorganiser lui-même son propre service.

M. GORDON: Nous n'agirions pas ainsi. Vous venez de soulever là un point intéressant. Vous avez les mêmes préoccupations que j'avais. Dans un organisme de l'importance du National-Canadien, une étude en matière de réorganisation est trop vaste pour être entreprise par une seule société d'experts. Ces experts peuvent tout au plus nous servir de conseillers. Si nous demandions à une société d'experts de mener à bien toute seule la tâche de réorganiser la compagnie et de procéder à tous les changements qui s'imposent, je crains fort qu'elle devrait abandonner la partie, car c'est une tâche trop ardue. Au lieu de procéder de cette façon-là, nous avons décidé de nous en remettre aux experts quant à l'orientation à donner à notre programme de réorganisation et de nous en remettre leurs directives pour savoir quel genre d'études nous devrions entreprendre. Nous nous sommes aperçus, dès le début, que ces études devraient être faites par des personnes qui possèdent des connaissances pratiques en matière d'exploitation ferroviaire. Cela signifie que tous les experts de l'extérieur auxquels nous pourrions avoir recours, excepté l'expert qui a été engagé par le chemin de fer de la Pennsylvanie (et nous ne voulions pas l'engager), devraient connaître à fond le fonctionnement des compagnies ferroviaires. Il faut connaître à fond le fonctionnement d'une compagnie ferroviaire pour être en mesure de comprendre la portée des différentes opérations qui mènent au mode d'organisation que nous envisageons.

Nous avons demandé aux vice-présidents en charge de chacun des différents services de choisir parmi leurs employés celui qui, à leur avis, a la meilleure connaissance du fonctionnement de son service. Les personnes choisies ont été dispensées de tout autre travail pour se livrer uniquement à l'élaboration de projets d'organisation réalisables. Nous avons mis à exécution, à titre d'essai, dans divers services, différentes méthodes d'organisation. Nous cherchons à éliminer les défauts du système.

M. DRYSDALE: Cela n'influera pas sur le nombre total d'employés dont la compagnie a besoin, n'est-ce pas? Il ne s'agit pas d'une combinaison d'un programme de réorganisation et d'une étude du rendement.

M. GORDON: Non, ce programme n'est pas destiné à nous permettre de faire une analyse du rendement. Nous voulons seulement trouver le mode d'organisation le plus efficace. Mon opinion personnelle, d'après l'expérience que j'ai



acquise, est qu'il y a un degré beaucoup trop élevé de centralisation au National-Canadien. Je me permettrai de vous mentionner une des raisons qui motivent mon attitude, c'est ce qui se passe dans ce Comité. En effet, le président du National-Canadien est obligé de se présenter devant le Comité et de fournir mille et un détails au sujet de la compagnie. Du point de vue organisation, c'est une mauvaise chose. On ne devrait pas attendre d'une seule personne qu'elle soit renseignée à fond sur tout ce qui concerne une compagnie de chemin de fer; si elle l'est, on peut en déduire que l'organisation interne laisse à désirer.

M. DRYSDALE: Je me demandais justement s'il ne serait pas possible de faire appeler d'autres personnes pour nous fournir des renseignements au sujet de certaines des questions que nous vous avons posées.

M. GORDON: Je crois que cela pourra peut-être se faire quand nous aurons procédé à notre réorganisation. A l'heure actuelle, notre mode d'organisation interne s'y prête mal. Toutes les questions qui intéressent la compagnie sont référées à l'administration centrale. Je fais de mon mieux, comme vous pouvez vous en rendre compte, pour vous faire comprendre ce que nous entendons par la "structure" de l'organisation projetée, mais je le fais avec un peu d'hésitation, car je crois savoir que la société d'experts a déjà commencé à parler de "direction pour chaque zone". Nous n'avons pas encore décidé de sectionner le pays en zones, mais supposons que nous l'ayons fait. Il serait possible de sectionner le pays en zones et en régions. De cette façon, il y aurait quatre ou cinq directeurs qui seraient entièrement responsables de l'administration dans chacune des zones. Un d'entre eux verrait à la bonne marche des affaires dans l'Ouest; un autre s'occuperait de l'Ontario, et ainsi de suite pour chacune des zones et pour chacune des régions. Il ne me resterait plus qu'à tout surveiller dans la coulisse en riant sous cape de les voir se démener!

M. DRYSDALE: Ce système se rapprocherait de très près de celui que le Pacifique-Canadien a adopté.

M. GORDON: Je ne saurais vous le dire. J'ai essayé de comprendre le système du Pacifique-Canadien. A mon avis, leur système est une sorte de compromis entre les deux extrêmes. Je crois cependant que leur compagnie est plus décentralisée que la nôtre.

M. DRYSDALE: J'aimerais à vous poser une dernière question. On trouve à la page 39 du rapport un état statistique des 25 dernières années du National-Canadien. De 1950 à nos jours il y a eu des fluctuations considérables dans le nombre moyen d'employés. Par exemple, si nous comparons les chiffres de 1951 avec ceux de 1950, nous constatons une augmentation de 8,261 employés; en procédant de la même manière, nous constatons qu'il y avait 6,689 employés de plus en 1952 qu'en 1951; si nous comparons les chiffres de 1957 avec ceux de 1956, nous remarquons une diminution de 2,019. Si nous comparons les chiffres de 1958 à ceux de 1957, nous constatons une diminution de 11,534. Quel est le nombre moyen de vos employés? De quel système vous servez-vous pour l'établir?

M. GORDON: Il s'agit d'un décompte statistique établi d'après notre liste de paie. Nous le faisons le 15 de chaque mois.

M. DRYSDALE: Et vous calculez la moyenne sur douze mois?

M. GORDON: Oui, nous calculons la moyenne du total obtenu sur douze mois.

M. CREAGHAN: Est-ce la formule qui vous sert depuis 25 ans?

M. GORDON: Oui.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous expliquer cette fluctuation?

M. GORDON: Oui; il y a d'abord la semaine de 40 heures, adoptée en 1951. Vous en constatez ici les résultats. Elle a fait augmenter beaucoup le nombre



des employés proportionnellement au trafic. Les fluctuations du trafic influencent aussi le nombre des employés. Puis, il y a eu la diésélisation; inaugurée en 1952, elle constitue maintenant un facteur important de cette fluctuation. Naturellement, en matière de chemin de fer, il faut d'abord tenir compte du trafic pour établir des comparaisons de chiffres. Il faut aussi tenir compte de la diversité du trafic. Une année, nous aurons un très lourd trafic de blé et l'année suivante il sera insignifiant. Le trafic diffère aussi d'une saison à l'autre.

M. DRYSDALE: De 1934 à 1950, l'augmentation s'est maintenue relativement stable; pourtant, en comparant les chiffres de 1955 à ceux de 1954, nous constatons une diminution de 2,807. En 1956, il y a eu augmentation. De 1956 à 1957, la diminution se chiffre à 2,019 et l'année dernière elle a été de 11,534 au regard de l'année précédente.

M. GORDON: Il faut calculer année par année pour établir les tendances, que, d'ailleurs, je vous ai déjà données. Le chiffre du personnel provient surtout des fluctuations du trafic et des transformations attribuables aux progrès de la technologie. Mais le facteur de la semaine de 40 heures vient tout brouiller pour la période de 1952, 1953 et 1954; il n'y a pas eu augmentation subite alors, mais plutôt un rajustement. Il nous a fallu nous adapter à la semaine de 40 heures.

M. DRYSDALE: La diminution de 1958 est-elle attribuable à la diésélisation?

M. GORDON: Je viens de vous donner ces chiffres. Dans l'ensemble et en se fondant sur les chiffres des lignes canadiennes, qui sont plus facilement analysables, nous constatons une diminution de 10,600. Ce montant se décompose comme il suit: 3,800 en raison de la diminution du trafic; 4,000 en raison des transformations technologiques et surtout de la diésélisation; 1,400 en raison des méthodes améliorées de surveillance, d'organisation et de travail. Je tiens à signaler en passant que M. Solandt fait des progrès dans son étude sur les méthodes de travail et d'exploitation.

Il reste une diminution de 1,400 employés que nous n'avons pas expliquée. Je dirais qu'elle est attribuable à une compression de nos effectifs. Devant notre grave déficit, il a bien fallu réduire le personnel.

M. CHOWN: Permettez-moi de reprendre une question déjà posée par M. Drysdale. Vous avez déclaré que vous ne vous adressiez à des consultants de l'extérieur que lorsqu'il s'agissait de réorganisation.

Je me demande si vous avez songé, dans le passé ou en prévision de l'avenir, à la possibilité de consulter des spécialistes de l'extérieur qui pourraient vous aider à éliminer l'incompétence ou à améliorer vos méthodes de comptabilité et vos affaires en général?

M. GORDON: Nous croyons que, sous la direction de M. Solandt, la division de la recherche et du développement s'achemine dans la bonne voie. Il lui arrive de consulter des spécialistes de l'extérieur pour un travail spécifique, s'il en constate la nécessité. Je pourrais vous citer en exemple le cas de notre parc à Toronto. Nous avons prié la société DeLeuw, Cather & Company, consultants de l'extérieur, de venir vérifier nos propres conclusions. Vous voyez que c'est bien dans notre programme de consulter à l'extérieur chaque fois que nous avons besoin de conseils.

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

M. FISHER: J'aurais voulu demander à M. Dingle de nous expliquer brièvement les changements qui ont présidé à l'amalgamation des divisions du nord, réunies maintenant en une seule division à Caprétol.

M. DINGLE: C'est justement là une des régions d'expérimentation dont vous a parlé M. Gordon. Nous amalgamons les régions en grandes divisions pour fins d'expérimentation.



A cause des changements survenus par suite de la diésélisation, comme, par exemple les courses d'essai des locomotives et certaines autres améliorations, nous avons constaté que nos divisions étaient trop restreintes pour les besoins de l'administration actuelle. Nous sommes d'avis que l'administration devient beaucoup plus facile et plus économique lorsqu'elle peut profiter des conditions qui règnent dans les grandes divisions.

M. FISHER: Et quel est le résultat de cette nouvelle tendance à faire servir les équipes sur de plus longs parcours que celui d'une seule division?

Le PRÉSIDENT: Le circuit complet, en d'autres termes.

M. DINGLE: C'est encore un exemple des améliorations en cours.

M. FISHER: Vous avez l'intention d'établir, dans tout le pays, le système que vous avez inauguré de Toronto à Caprèol?

M. DINGLE: Il est probable que nous y arriverons, mais ce n'est pas une pratique généralisée à l'heure actuelle, loin de là. Nous avons adopté ce système depuis des années pour les trains de voyageurs, mais nous venons à peine de commencer à l'appliquer aux trains de marchandises. Cela veut dire que les équipes de locomotive et les équipes de fourgon restent en service sur un circuit complet.

M. FISHER: Lorsque vous avez inauguré ce système sur le parcours de Toronto à Caprèol, avez-vous consulté la Fraternité?

M. DINGLE: Oui, nous avons fait de même et pour le trajet de Montréal à Toronto.

M. FISHER: Avez-vous négocié avec la Fraternité des équipes de locomotive?

M. DINGLE: Nous avons consulté tous les organismes intéressés.

M. FISHER: Avez-vous l'intention, maintenant ou dans l'avenir, de négocier non seulement avec les équipes de fourgon, mais aussi avec les équipes de locomotive sur l'opportunité de généraliser ce système de service sur tout le circuit?

M. DINGLE: Non, pas encore. Je ne sais même si ce projet est à l'étude en ce moment. C'est une chose qui pourra peut-être se faire plus tard.

M. GORDON: Puisque vous vous intéressez à cette question, monsieur Fisher, je voudrais vous parler de notre nouveau système de commande centralisée de la circulation, qui se rattache étroitement à cette question.

Dans nos prévisions budgétaires de cette année, nous avons prévu un crédit pour l'expansion de notre commande centralisée de la circulation. Les postes d'agents des signaux seront abolis, ils ne seront plus nécessaires. Le nombre d'employés déplacés variera d'une subdivision à l'autre. Cependant, à mesure que nous les éliminons dans les subdivisions, nous augmentons notre personnel d'entretien et de surveillance des signaux, ce qui compensera, dans une proportion de 50 p. 100 environ, pour les postes abolis.

A l'heure actuelle, nous manquons d'agents de signaux, de sorte que, dans les subdivisions concernées, les changements se feront peu à peu. Nous escomptons que le surplus d'agents des signaux sera absorbé par leur transfert dans d'autres divisions, si toutefois ils consentent à se déplacer. C'est le problème que nous cherchons à résoudre à l'heure actuelle. Pour répondre aux remarques de M. Dingle, je dois dire que, lorsque nous parlons de changements dans les divisions, il est bon de faire remarquer que nous nous rendons compte des effets de la diésélisation sur le personnel de surveillance.

On nous a fait des reproches dans le passé; on a prétendu que la diésélisation ne frappait que le manœuvre. Ce n'est pas exact, mais il a fallu du temps avant que le personnel de surveillance se ressente aussi du changement. Nous avons besoin de nos signaleurs jusqu'à la réalisation complète du programme.



Il fallait bien connaître d'abord les résultats d'une diésélisation complète avant de décider des revisions à apporter dans notre personnel de surveillance.

M. FISHER: Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. GORDON: Pas encore, car nous commençons à peine cette revision. Il n'est pas possible de régler la question du personnel de surveillance avant la diésélisation intégrale d'une division donnée. Vous suivez mon raisonnement, n'est-ce pas?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Nous ne pourrions régler cette question de surveillance que lorsque le remplacement de la vapeur par le diesel sera entièrement terminé, car nous avons besoin du personnel préposé aux deux procédés. Mais dès que la diésélisation sera complétée, nous pourrions nous attaquer au problème de la surveillance.

M. FISHER: Vous avez déjà comme exemple le mouvement du trafic à Hornepayne.

M. GORDON: En effet, et nous ne saurons à quoi nous en tenir qu'une fois le changement complété.

M. FISHER: Et quel sort ce changement réserve-t-il à l'agent régulateur? Je pense au cas de Capréol.

M. GORDON: L'agent régulateur sera rééduqué en vue d'autres fonctions. Le système de commande centralisée de la circulation est tout à fait de son ressort.

M. FISHER: Y a-t-il possibilité que les agents régulateurs deviennent inutiles?

M. GORDON: Rien à craindre de ce côté, s'ils comprennent bien le fonctionnement de la CCC, qui est opération relativement simple. Jusqu'ici les agents régulateurs préposés à la CCC en ont appris très vite le fonctionnement.

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

M. FISHER: Je ne puis m'éloigner de la question-clé qui se pose dans le cas des chemins de fer et qui est celle-ci: Quelle est la ligne de conduite qui sera adoptée à l'intention des équipes de train lorsque vous aurez complété sur tout le réseau la diésélisation et l'installation de la commande centralisée de la circulation? Quelle est la diminution prévue des équipes de trains quand ces deux choses seront accomplies?

M. GORDON: Nous avons fait une étude approfondie de ce problème, quand le cas de la réduction du nombre des chauffeurs s'est présenté. Nous avons calculé ce que devrait être l'équipe idéale sur chaque type de train. Nous ne perdons pas ce problème de vue.

Les changements dépendront peut-être de certains facteurs d'ordre technologique qui viendront améliorer nos méthodes d'exploitation, comme par exemple l'installation du radio-téléphone dans le poste de conduite des locomotives, et autres choses du genre.

J'irai plus loin et je prédirai qu'un jour les trains circuleront sans équipes, quand nous aurons l'automatisation complète sur certains trains.

M. FISHER: La chose ne se produira pas de sitôt.

M. GORDON: Nous avons déjà une expérience du genre en cours sur une ligne du nord québécois; mais la chose restera impossible, en effet, sur certains trains.

M. FISHER: Je voudrais maintenant vous parler des ateliers de réparation et des grands ateliers réservés aux grosses réparations du matériel de traction. Vous avez tout centralisé ce système. Je ne sais si le mot "centralisation"



convient ici, mais je sais qu'il y a eu plusieurs transformations dans ce domaine. Sont-elles presque toutes complétées?

M. GORDON: Oui, j'ai ici un rapport qui le démontre assez bien.

A l'heure actuelle, nous n'avons que dix grands ateliers réservés aux grosses réparations. C'est là que se font les réparations qui exigent plus de 50 hommes-heures de travail. En général, les réparations moindres se font dans les ateliers de la voie ou dans les parcs de wagons.

Les grands ateliers sont équipés chacun pour une spécialité de réparation, mais toutes les voitures peuvent quand même y être réparées.

Ainsi la réparation des wagons frigorifiques se fait à Transcona. Les ateliers de St-Jean, de Calder et de Port-Mann sont moins considérables que les autres.

Les grands ateliers sont situés aux endroits suivants: région de l'Atlantique: Moncton et St-Jean (Terre-Neuve); région du centre: Montréal et London; région de l'Ouest: Transcona, Fort-Rouge, Calder et Port Mann; région du Grand Tronc, dans l'Ouest: Port Huron; région du chemin de fer *Central Vermont*: St-Albans. Voilà la liste des grands ateliers de réparation.

Les autres ateliers sont répartis comme il suit dans le pays: région de l'Atlantique, 14 ateliers; région centrale, 25 ateliers, plus 16 petits postes qui servent surtout pour l'inspection et le service courant d'entretien des voitures; région de l'Ouest, 33 ateliers, plus trois petits postes. Si vous désirez d'autres renseignements, je me ferai un plaisir de vous les fournir pour qu'ils soient consignés au compte rendu des délibérations.

M. FISHER: Non; je voudrais savoir plutôt quels sont les changements que vous vous proposez de faire à ce sujet dans un avenir prochain. Naturellement, je m'intéresse surtout aux régions du centre et de l'ouest.

M. GORDON: Il nous est difficile de vous donner une réponse précise, car nous devons d'abord mettre au point certaines améliorations, comme, par exemple, l'usage des roues d'acier. Les roues d'acier diminueront le travail d'entretien aux postes de réparation, mais il nous faut en faire l'essai avant de donner des précisions.

La mécanisation et les méthodes de travail qui remplaceront les manœuvres et les outils manuels auront pour effet inévitable de diminuer le nombre des employés; cependant, ceux qui resteront seront, selon toute probabilité, hautement rémunérés. Ils sont bien loin les jours où les ouvriers consentaient à travailler sans avoir à leur disposition le meilleur outillage. A moins qu'on ne leur fournisse la machinerie la plus moderne, les ouvriers d'aujourd'hui refusent de travailler.

Il résulte de tous ces changements que les machinistes qui nous resteront seront très habiles et se feront de très bons salaires. Ils seront bien payés, mais le nombre des individus au service du rail diminuera sensiblement.

M. FISHER: Ce programme sera-t-il appliqué dans les divisions régionales déjà établies?

M. GORDON: Je le crois. Ces changements se généraliseront partout.

M. FISHER: Les voitures très endommagées ne seront pas réparées dans les ateliers des divisions, n'est-ce pas? Elles seront plutôt expédiées aux grands centres de réparation.

M. GORDON: Pas nécessairement; tout dépend de la région. Comme M. Dingle me le rappelait, nous avons des voitures qui ne nécessitent que des réparations de routine auxquelles nous procédons au plus vite; c'est pourquoi nos postes de réparation continueront à fonctionner sur tout le réseau. C'est l'expérience qui nous dira combien d'ateliers de ce genre il faudra conserver.

Tout dépendra aussi du trafic. Dès qu'une voiture est en panne sur la voie, nous l'enlevons au plus vite afin de ne pas retarder le train. Nous la dirigeons



vers le poste le plus proche. S'il s'agit de grandes réparations, nous l'envoyons à l'atelier le plus proche. Nous avons adopté des moyens très expéditifs pour libérer les voies.

M. FISHER: Quand aurez-vous complété la plupart des changements que vous vous proposez d'adopter à l'égard de vos machinistes et de votre personnel de réparation?

M. GORDON: Je crois que nous avons des chiffres là-dessus, au tableau de l'entretien des voies. Ne vous les ai-je pas déjà donnés?

M. FISHER: Non.

M. GORDON: Voici un tableau comparatif qui donne une classification générale des niveaux d'emploi depuis cinq ans.

M. FISHER: Pourriez-vous le verser au compte rendu des délibérations?

M. GORDON: Avec plaisir. Permettez-moi de vous donner, comme exemple, le personnel des travaux d'entretien des voies et des bâtiments. En 1954, nous employions 20,376 hommes et en 1958 nous en avons 20,322. Il n'y a ici qu'une légère différence, car il s'agit d'un tableau qui se décompose, comme il suit: généralités, matériel, transport par train, transport par d'autres moyens et autres catégories fondées sur le système D.B.S. Si ces chiffres peuvent vous servir, je vais déposer ce tableau pour qu'il soit annexer au compte rendu des délibérations.

(Voir annexe)

M. FISHER: Il y a eu tendance à délaissier les postes stationnaires d'entretien en faveur de l'entretien mobile avec outillage moderne, n'est-ce pas? Cet outillage mobile suit le réseau et vous permet de mettre à point le matériel d'une région pour plusieurs années.

M. GORDON: Oui, j'ai justement une note à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, nous ne faisons guère de progrès et il est déjà six heures moins un quart, le temps de lever la séance. Si vous le voulez bien, nous nous réunirons de nouveau à huit heures.

M. BROOME: Est-ce que nous n'épargnerions-nous pas du temps si tous ces renseignements étaient simplement consignés au compte rendu des délibérations?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous ayons besoin de tant de détails. Comme je le disais plus tôt, nous n'avons pas l'intention d'apprendre à administrer un chemin de fer, nous cherchons tout simplement à découvrir ce qui s'est fait depuis un an.

M. FISHER: Je tiens à faire remarquer, monsieur le président que le National-Canadien est, dans ma circonscription et dans les circonscriptions voisines, l'employeur le plus important. Je ne demande pas de faveur particulière; mais, si quelqu'un désire des renseignements, j'estime que c'est bien ici qu'il a le droit de les demander.

Le PRÉSIDENT: C'est parfaitement vrai, mais il y a ici d'autres membres qui représentent aussi des divisions importantes.

M. FISHER: S'ils désirent poser des questions, qu'ils ne se gênent pas. Cette façon de nous lancer au galop à travers ces rapports annuels...

Le PRÉSIDENT: Personne ne vous lance au galop. Vous avez parlé pendant une bonne demi-heure tout à l'heure et il y a d'autres membres que vous dans ce Comité.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois que, si nous avons procédé comme l'année dernière, nous serions beaucoup plus avancés. Le président du National-Canadien avait l'habitude de lire le rapport et nous le reprenions



ensuite point par point pour le discuter. Nous avons discuté longuement aujourd'hui et nous ne sommes pas aussi avancés que l'année dernière.

M. DRYSDALE: Nous sommes peut-être allés trop vite l'année dernière.

M. CHEVRIER: C'est au Comité d'en décider.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, il serait peut-être préférable de suspendre la séance afin de couper court à des discussions de ce genre.

M. CHEVRIER: Oui.

## SÉANCE DU SOIR

MARDI 5 mai 1959

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Je vois que nous avons le quorum; nous pouvons donc procéder. Nous en étions aux dépenses d'exploitation.

M. CHEVRIER: Avant que le ministre ne nous quitte, je voudrais bien poser quelques questions sur certains des sujets que nous avons discutés précédemment. J'ai déjà demandé ce qui est advenu d'une étude qui, je l'espère, a été entreprise sur les facilités de transport dans les provinces de l'Atlantique. M. Gordon nous a dit qu'il croyait qu'un comité avait été chargé de cette étude par le ministère des Transports. Je me demande si le ministre aurait la bonté de nous dire ce que ce comité a fait en vue d'améliorer les conditions de transport dans les provinces Maritimes?

M. GEORGE HEES (*Ministre des Transports*): Le Comité a entrepris une étude de cette question, qui est assez compliquée. L'étude n'est pas complétée et le comité est encore au travail.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire quels sont les membres de ce comité?

M. HEES: Pas de mémoire, non.

M. CHEVRIER: Ce comité existe depuis deux ans. Il en a été question lors des délibérations de l'année dernière. Pouvez-vous nous donner au moins une idée de ce qui se passe?

M. HEES: M. George Scott est membre de ce comité; je lui ai parlé récemment. J'en ai dit un mot au Comité la semaine dernière, en mentionnant que M. Baldwin du ministère des Transports est, comme M. George Scott, membre de ce comité.

M. CHEVRIER: Vous parlez d'un comité interministériel; c'est une tout autre affaire.

M. HEES: Non, il s'agit bien du même comité.

M. FISHER: A-t-il été nommé par décret du conseil?

M. HEES: Je ne le crois pas.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous donner une idée des propositions ou des vœux qui ont été présentés? A quel point les études en sont-elles?

M. HEES: Le comité ne m'a soumis jusqu'ici aucune proposition.

M. CHEVRIER: Ce comité se réunit-il de temps à autre?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Est-ce bien ce même comité qui s'occupe du problème du chemin de fer de Pine Point?

M. HEES: Non.

M. CHEVRIER: Non, il ne s'agit en effet que des provinces de l'Atlantique. J'espère bien que vous serez un peu plus loquace à votre conférence de presse, ce soir.

M. BROOME: Je sais qu'on est en train de construire deux navires pour Terre-Neuve. A-t-on l'intention de baptiser l'un d'eux du nom de "Twillingate", puisqu'il existe déjà un navire du nom de "Bonavista"?



M. CHEVRIER: C'est là, je suppose une décision du gouvernement qui sera annoncée plus tard.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes toujours aux dépenses d'exploitation. Aeriez-vous la bonté de faire le moins de digressions possible? Je ne m'inquiète pas du ministre, mais j'ai à cœur de mener à bon terme les séances de ce Comité.

M. FISHER: Quant à moi, vous pouvez bien partir avec lui.

M. CHEVRIER: Il vous plairait peut-être d'inviter le président du National-Canadien à les suivre?

Le PRÉSIDENT: Vous n'y perdriez rien, si je m'absentais; j'ai un très bon substitut dans la personne de M. Tassé, le vice-président de ce Comité.

M. FISHER: Je voudrais bien reprendre la discussion où nous l'avons laissée lors de la suspension de la séance. Vous deviez produire des chiffres, monsieur Gordon.

M. GORDON: Vous me parliez de nos projets sur l'entretien des voies et vous me demandiez ce que nous avons accompli dans ce sens. J'allais vous dire, lors de la suspension de la séance, que nous avons introduit un grand nombre de changements dans nos méthodes d'entretien des voies. Ces innovations ont pour but de déclencher ce que nous pourrions appeler une campagne-éclair. Le programme prévu établira dans chaque région un cycle d'entretien des voies et de grands travaux qui vaudront pour quatre ou cinq ans. Voilà l'une de nos réalisations. Ce programme s'applique surtout à l'emploi des outils mécaniques qui coûtent très cher, mais qui s'adaptent à ce genre de travail beaucoup mieux que les outils manuels.

Une autre amélioration concerne le personnel des ponts et bâtiments, qui n'est plus employé en permanence dans chaque subdivision. Nous avons organisé des équipes itinérantes qui voyagent d'une subdivision à l'autre d'après les exigences du travail. Ne vous étonnez donc pas si vous ne retrouvez pas à la même date et dans la même division, l'équipe qui y était l'année dernière. Il n'est guère possible de faire la comparaison de notre personnel ouvrier, à telle date et dans telle subdivision, d'une année à l'autre.

M. FISHER: Le personnel de l'entretien des voies peut-il être transféré? Peut-il être versé à cet autre genre d'équipe?

M. GORDON: Le personnel voyage d'un point à un autre, d'après le travail qu'il a à faire.

M. FISHER: Quelle est la longueur de la saison de travail de ces équipes? Cherche-t-on à répartir ce travail pendant tout l'automne et tout l'hiver?

M. GORDON: Nous hâtons le travail au maximum, à cause de la température. Le travail varie d'après les saisons. Nous accélérons le programme de façon à finir avant le mauvais temps. Dans presque tous les cas, nous arrivons à compléter les travaux entrepris. Évidemment tout dépend du genre de travail et des conditions atmosphériques.

M. FISHER: Certains chemins de fer des États-Unis ont entrepris en hiver leur ballastage en pierre. La chose est-elle possible ici?

M. GORDON: Nous en avons très peu au Canada à cause du climat. Afin de faire notre part dans la lutte contre le chômage, nous avons entrepris pendant l'hiver le maximum de travail qui pouvait se faire dans cette saison. S'il est possible de le faire sans augmenter les frais, nous répartirons le travail sur toute la période de l'hiver.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser au sujet des équipes chargées du ballastage en pierre. A l'heure actuelle, on donne ce travail à forfait dans la région de l'Ouest.

M. GORDON: Oui. Nous ne pouvons compter sur notre personnel régulier pour certains de ces travaux qui sont dangereux, et hautement spécialisés. Nos



équipes régulières ne tiennent pas du tout à les entreprendre. Nous employons donc des ouvriers par contrat spécial, surtout des équipes Welch. Ces équipes sont organisées à notre intention et les hommes qui les composent ont des aptitudes spéciales pour ce travail dangereux. Ils ont des connaissances spécialisées que notre personnel ne tient pas du tout à acquérir.

M. FISHER: Et vous n'avez pas l'intention de changer cela?

M. GORDON: Nous n'avons pas l'intention d'y changer quoi que ce soit pour l'excellente raison que nous n'avons pas le choix. Nous sommes obligés de confier le travail à ceux qui veulent bien s'en charger. Je tiens à signaler que notre personnel syndiqué est au courant des arrangements que nous prenons pour confier ce travail à des spécialistes.

M. FISHER: Voilà justement un des points que je voulais discuter. Si je ne me trompe, l'un des syndicats concernés cherche à organiser l'équipe Welch en syndicat.

M. GORDON: Je suis bien content que vous m'avertissiez.

M. FISHER: Je comprends que vous avez là un problème; il est arrivé, dans le passé, que certains syndicats aient réussi à organiser des équipes de ce genre. Cela permet aux syndicats d'intégrer ces équipes au personnel des chemins de fer et de leur procurer les avantages accessoires qui ne sont, normalement, accordés qu'aux employés du rail.

M. GORDON: C'est justement ce qui s'est produit dans le cas de nos équipes surnuméraires, il y a quelques années. Elles n'étaient pas syndiquées, notre administration n'en voyait pas la nécessité et ne s'est pas gênée pour le déclarer sans ambages. Cependant, les syndicats ont réussi quand même et ces équipes font maintenant partie des syndicats. Toutefois, les équipes spécialisées Welch sont tout à fait différentes; elles ne sont pas syndiquées et jusqu'ici elles sont restées indépendantes des syndicats.

M. CHEVRIER: En l'absence du ministre, au cours de la journée, j'ai demandé au président du National-Canadien où en était le projet d'aménagement d'une chaussée qui relierait l'Île du Prince-Édouard à la terre ferme. Il m'a répondu que le National-Canadien n'avait guère d'intérêt dans cette affaire. Pourriez-vous nous mettre au courant de ce qui a été fait depuis la dernière réunion de ce Comité, à la suite de l'étude de ce projet?

M. HEES: Le ministère des Travaux publics étudie ce problème en ce moment. Je suis aussi désireux que vous de connaître le résultat de cette étude. Je m'en suis informé il y a une semaine, mais j'ai appris que l'étude n'était pas terminée. Nous désirons savoir s'il est possible de construire une chaussée, car cela nous permettrait de décider du genre de navire qui conviendra le mieux à l'avenir. De toute façon, le ministère des Travaux publics n'a pas terminé son étude.

M. CHEVRIER: Vous vous rappelez qu'on avait dit qu'on demanderait un crédit de \$200,000 pour ce projet de chaussée. Or cette somme n'apparaît pas dans les prévisions budgétaires. Mais a-t-on seulement procédé à un levé technique sur les possibilités de construction d'une telle chaussée? Ce levé a-t-il été commencé?

M. HEES: Le ministère des Travaux publics l'a entrepris, il se charge de toute l'affaire.

M. CHEVRIER: Et quels sont les services additionnels que vous fournissez, entre-temps, entre la terre ferme et l'Île du Prince-Édouard?

M. HEES: Nous aurons trois navires, cet été, à destination de l'île du Prince-Édouard: l'Abegweit, le Scotia et le Scotia II.

M. CHEVRIER: Le service sera-t-il amélioré?

M. HEES: Nous avons ponté une bonne partie de la surface du Scotia II.



M. CHEVRIER: Vous n'avez décidément rien à rapporter au sujet de la chaussée depuis la réunion de l'année dernière?

M. HEES: Non.

M. GORDON: Excepté, monsieur le ministre, qu'on a décidé de faire des travaux de pontage sur le Scotia II, ce qui augmentera considérablement l'espace utile.

M. CHEVRIER: A-t-on fait quelque chose au sujet de Chignecto? Je veux parler de l'aménagement d'un canal à travers l'isthme.

M. HEES: Vous me donnez là une bonne répétition pour ma conférence de presse de ce soir. Je peux répondre dans l'affirmative. Nous étudions en ce moment une étude entreprise par la Foundation Engineering Limited qui, de son chef a étudié les difficultés et les possibilités du projet.

M. CHEVRIER: Quand cette étude a-t-elle été faite?

M. HEES: Elle a été faite l'année dernière.

M. CHEVRIER: Le ministère a-t-il nommé une commission d'ingénieurs pour étudier l'aspect économique d'un canal à Chignecto?

M. HEES: Oui, nous l'avons fait. Nous cherchons à découvrir le genre de trafic maritime qui circulerait sur ce canal, si toutefois l'aménagement se réalise.

M. CHEVRIER: Vous me dites que vous l'avez fait. Qui a été nommé pour faire cette étude?

M. HEES: M. George Scott.

M. CHEVRIER: Est-ce un haut fonctionnaire du ministère?

M. HEES: Oui, et nous cherchons à obtenir de certaines personnes du Nouveau-Brunswick et des autres provinces des Maritimes qui s'intéressent vivement à ce projet certains renseignements définis, non pas de vagues généralités, mais des promesses réelles et l'assurance que la marine marchande se servira de ce canal s'il est aménagé.

M. CHEVRIER: Ne serait-il pas préférable d'obtenir ces renseignements par l'entremise d'une commission d'ingénieurs ou d'un seul ingénieur?

M. HEES: Je ne crois pas qu'une commission d'ingénieurs nous apprendrait grand chose sur le genre de navigation qui s'engagerait dans ce canal. A mon avis, la meilleure façon de procéder est d'interroger les gens et les compagnies maritimes qui pourrait se servir de ce canal pour découvrir s'ils s'y intéressent ou non.

M. CHEVRIER: Une commission d'ingénieurs ne pourrait-elle pas vous révéler le coût et l'aspect économique d'une telle entreprise?

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, le sujet que nous discutons en ce moment ne dépasse-t-il pas le mandat de notre comité?

M. CHEVRIER: Mais pas du tout!

M. HEES: Je répondrai volontiers aux questions qu'on voudra me poser à ce sujet.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, réglons cette question tout de suite. Nous avons discuté toute la journée des divers moyens de transport entre la terre ferme et l'Île du Prince-Édouard et il s'agit ici des provinces de l'Atlantique.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au poste des dépenses d'exploitation.

M. CHEVRIER: Et justement, c'est justement de cela que nous discutons. Si vous nommez une commission d'ingénieurs, ça coûtera de l'argent; et on a déclaré à la Chambre des communes qu'une étude économique coûte \$200,000 au bas mot.



Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas là une affaire qui relève du National Canadien, cependant.

M. CHEVRIER: Bien sûr que c'en est une! La chaussée de l'île du Prince-Édouard devient une affaire du National-Canadien, s'il décide d'y installer une voie ferrée.

Le PRÉSIDENT: En effet, s'il décide d'y installer une voie ferrée.

M. CHEVRIER: Donc, ma question est à propos.

Le PRÉSIDENT: Elle ne l'est pas pour le moment.

M. CHEVRIER: Je soutiens qu'elle l'est. Cherchez-vous à m'empêcher de poser ces questions?

Le PRÉSIDENT: Pas du tout, je suis bien prêt à vous accorder toute la latitude voulue. J'aime à vous accorder beaucoup de latitude.

M. CHEVRIER: Eh bien! si vous le prenez sur ce ton...

M. HEES: Je répondrai volontiers à la question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A mon avis, il n'est pas convenable qu'on impose un tel chantage au Comité, sous prétexte de ne pas empêcher M. Chevrier de poser des questions. Il s'agit simplement de décider si ces questions sont pertinentes ou non.

M. CHEVRIER: Entendons-nous bien, personne ne cherche à faire chanter qui que ce soit. Si vous vous servez de cet argument pour chercher à étouffer mes questions, vous n'irez pas loin. Je soutiens, avec toute la déférence possible, que j'ai le droit de poser des questions, surtout lorsque le ministre s'offre à y répondre, et je me demande pourquoi on m'interrompt. Je n'ai certainement pas abusé du temps de ce Comité et je demandais tout simplement si on a songé à nommer une commission d'ingénieurs pour étudier les possibilités économiques d'un canal à Chignecto.

M. HEES: Nous avons soumis aux ingénieurs en génie hydraulique de la Voie maritime du St-Laurent l'étude technique entreprise par la *Foundation Engineering Limited*. A notre avis, il serait difficile de trouver des ingénieurs plus compétents. Nous voulions savoir s'ils sont d'avis que le projet soumis par la *Foundation Engineering* est solide et réalisable. La *Foundation* a conseillé une seule écluse sur le canal au lieu des deux écluses proposées lors du premier projet.

M. CHEVRIER: Avez-vous une estimation du coût de l'entreprise?

M. HEES: L'estimation varie entre \$80,000,000 et \$100,000,000.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre encore une fois. Je crois que je vous ai donné suffisamment de latitude. Le canal de Chignecto a-t-il quelque rapport avec le National-Canadien?

M. CHEVRIER: Un rapport indirect.

Le PRÉSIDENT: Vous avez posé au ministre à brûle-pourpoint, une question difficile. Mais il ne faut pas oublier que nous interrogeons actuellement le National-Canadien sur le rapport présenté par le National-Canadien. Je ne veux pas faire montre de sévérité indue, mais à ce compte vous pourriez tout aussi bien demander au ministre ce qu'il a l'intention de dire à la télévision ce soir.

Je suis chargé de conduire les séances de ce Comité conformément à la procédure habituelle et de voir à ce que les questions se rapportent au sujet à l'étude. Même si le ministre a la générosité de répondre, je n'ai pas celle de vous permettre toutes ces questions qui nous éloignent du sujet qui doit nous occuper.

M. CHEVRIER: J'ai commencé cet interrogatoire parce qu'il nous manquait des renseignements au sujet de la chaussée. Je crois que j'agissais alors con-



formément au Règlement. Il se peut que j'aie fait un léger accroc à la procédure d'usage en parlant du canal de Chignecto. Êtes-vous satisfait de cette admission?

Le PRÉSIDENT: Passablement.

M. FISHER: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question qui concerne les frais d'exploitation. Pourriez-vous me dire jusqu'à quel échelon de la hiérarchie administrative le privilège ou le droit de présenter un compte courant de dépenses est accordé?

M. GORDON: Ce privilège appartient à tous ceux qui ont une raison légitime de déboursier de l'argent pour les affaires du chemin de fer. Quiconque est employé par le chemin de fer a la permission de présenter une liste des débours occasionnés par l'exercice de ses fonctions. Cette liste sera ensuite approuvée ou rejetée.

M. FISHER: Je pose cette question parce que je me suis laissé dire, par une personne de l'extérieur, que le National-Canadien autorise beaucoup plus d'employés à faire des comptes de dépenses que tout autre chemin de fer. Vous connaissez ces rumeurs; j'ai tout simplement répondu que je chercherais à découvrir si vous êtes au courant de cette pratique.

M. GORDON: Aucun de nos administrateurs n'est autorisé plus que les autres employés à des comptes courants de dépenses. Voici comment nous procédons. Si un employé, quel qu'il soit, reçoit de l'administration l'ordre d'aller là où les affaires du chemin de fer le réclame, il a le droit de présenter son compte pour les dépenses d'hôtel et de transport ou autres dépenses occasionnées par cette mission. Cette pratique s'applique à tous sans distinction.

M. FISHER: Avez-vous des chiffres sur le total de l'année?

M. GORDON: L'employé doit soumettre l'état de ses débours; cet état est vérifié et approuvé ou refusé par son supérieur.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner une idée du nombre d'employés qui ont présenté des comptes de dépenses et du montant que cela constitue ou est-ce que je vous en demande trop?

M. GORDON: Comme question de fait, lors de chaque réunion mensuelle du conseil d'administration, nous présentons un sommaire de ces dépenses. Je ne pourrais vous dire le nombre de personnes impliquées; mais, si vous le désirez, je peux vous donner le montant de ces dépenses. D'après une procédure établie, à chaque réunion du conseil d'administration nous consignons au procès-verbal un état du total des comptes de dépenses et nous en faisons la vérification. Il s'ensuit une courte discussion, afin que le conseil puisse se rendre compte du bien-fondé de ces dépenses.

Je n'ai pas ces chiffres ici. Je croyais les avoir, mais je ne les ai pas. Je pourrais vous les procurer demain matin, si vous y tenez.

M. FISHER: J'y tiens, en effet, surtout si vous avez aussi les chiffres des années passées.

M. GORDON: Nous nous ferons un plaisir de vous les procurer. Je sais que ces documents sont disponibles, mais je ne les trouve pas parmi ceux que j'ai ici.

M. FISHER: Monsieur le président, le sujet à l'étude me permet-il de poser des questions au sujet des pensions?

M. GORDON: Oui, je le suppose.

M. FISHER: Avez-vous fait des progrès dans cette question des pensions? N'y a-t-il pas un nouveau livret du National-Canadien sur le plan de pension?

M. GORDON: Oui.



M. FISHER: C'est le résultat des revisions, je suppose. Ces revisions ont-elles été acceptées dans leur ensemble?

M. GORDON: Cette revision découle surtout d'une revision générale de notre caisse de pension que nous avons faite en 1952. A cette époque, nous avons offert aux employés en service une option leur permettant de passer du plan de ce que nous appelons la Partie I du programme, qui est une rente en argent, à la Partie II, qui leur donne certains avantages spécifiques applicables aussi à leurs dépendants. Je veux dire qu'au décès de l'employé ses personnes qui sont à sa charge reçoivent une partie des avantages.

Un assez bon nombre d'employés ne se sont pas intéressés à ces dispositions en 1952, soit faute de renseignements suffisants, soit faute de compréhension du plan. En 1958, nous avons fait une nouvelle revision du plan, avec l'intention qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier le plan serait obligatoire pour tous les nouveaux employés. Auparavant, l'employé était libre de l'accepter ou de le refuser, ce qui nous a causé beaucoup d'ennuis.

Nous avons donc décrété qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1959 la contribution obligatoire à la caisse de pension serait l'une des conditions d'embauchage. Nous avons décidé en même temps qu'il ne serait que juste de donner une dernière chance à ceux qui ne s'étaient pas prévalus de la première offre en 1952. Ils ont maintenant le privilège de changer d'idée et d'adhérer à la nouvelle Partie II du plan qui, et je puis l'affirmer sans entrer dans tous les détails, comporte des privilèges et des avantages beaucoup plus intéressants que ceux de la Partie I du plan.

Ce plan de pension est expliqué à tous les employés du réseau; aux dernières nouvelles, j'apprenais qu'il avait été très bien reçu par tous les différents groupes.

M. FISHER: Vous n'avez jamais pensé à l'imposer à vos anciens employés?

M. GORDON: Nous ne pouvons nous le permettre.

M. FISHER: Il n'y a aucun moyen de le faire?

M. GORDON: Non, je crois que c'est impossible. Après tout, il serait assez arbitraire d'imposer aujourd'hui une condition qui n'existait pas au moment de leur embauchage. Ces gens ont le droit de choisir maintenant et ce sera final; ils contribueront au plan ou alors ils en seront définitivement exclus.

M. FISHER: C'est leur dernière chance?

M. GORDON: Oui et nous l'avons dit très clairement. Nous avons toute la collaboration et l'assistance des représentants syndicaux qui expliquent la question à leurs groupes respectifs.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien l'a rendu obligatoire cette condition, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, depuis 1935 ou 1936, ou a peu près vers ce temps.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je voudrais poser une question sur la pension de base. Y a-t-il eu des changements à la pension de base au National-Canadien?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: La pension est toujours fixée à \$25 par mois.

M. GORDON: C'est en effet le maximum de la pension de base, mais elle peut être moindre, d'après les années de service. La pension de base reste toujours la même.

M. CHEVRIER: Savez-vous quel est le nombre des retraités qui reçoivent cette pension de base?

M. GORDON: Nous avons certainement des chiffres là-dessus, mais je ne sais si je pourrai vous les trouver.



M. CHEVRIER: Je sais qu'on vous a posé bien des questions à ce sujet et je n'ai pas l'intention de vous ennuyer plus longtemps. Je désirerais simplement connaître le nombre des retraités et le montant d'argent qui leur est payé, si vous pouvez me procurer ces chiffres.

M. GORDON: Nous avons 2,900 retraités qui reçoivent une pension de base de \$25 par mois.

M. CHEVRIER: Ils reçoivent combien?

M. GORDON: Ils reçoivent \$25 par mois en pension de base. Il n'y a que 161 retraités à pension moindre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Dans le cadre du sujet que nous discutons, puis-je poser une question sur la publicité?

M. GORDON: Oui, notre division des relations extérieures s'occupe des détails de la publicité. Elle procède, cependant, par l'entremise d'agences extérieures.

Si vous voulez bien vous reporter à la page 31 du rapport, vous constaterez que le montant total de nos dépenses de publicité s'élève à \$1,955,000. Vous le trouverez sous la rubrique: "Trafic". C'est le montant global de notre publicité. Cette somme se décompose en publicité dans les journaux, revues et publications diverses et en annonces à la radio et à la télévision. La publicité au Canada nous coûte \$695,212 et la publicité aux États-Unis s'élève à \$650,313, formant un total de \$1,345,525. Le solde se répartit en dépenses diverses pour les horaires, les prospectus, les tracts, les bulletins, les cartes d'annonce et les affiches.

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

M. CARTER: Je voudrais revenir à la question des pensions. M. Gordon vient de nous dire que ceux qui ne sont pas prévalus de la première occasion d'opter pour la Partie II du programme ont eu une seconde chance. Je sais qu'à l'époque de la Confédération la confusion régnait parmi les employés de Terre-Neuve. Pourriez-vous nous donner un sommaire de la situation là-bas?

M. GORDON: Je le regrette, mais il me faudrait un comité spécial pour régler l'histoire des pensions à Terre-Neuve. La situation y est terriblement enchevêtrée. Par suite de certains engagements contractés à l'occasion de la Confédération, le gouvernement a assumé la responsabilité des pensions dans le cas de certains employés. De ces dispositions générales, il est résulté une quantité d'arrangements divers, de sorte que le coût des pensions est maintenant une question de comptabilité gouvernementale. Ce n'est pas dans deux heures que je pourrais même entamer une explication de ces détails complexes.

Comme je vous le disais, monsieur Carter, le seul moyen de s'entendre, vous et moi, c'est d'étudier des cas spécifiques clairement définis. Présentez-moi un problème concret et je vous dirai ce qui en est, dans le cas de tel ou tel individu. Je le regrette, mais il m'est impossible de vous éclairer sur les complexités de la situation à Terre-Neuve.

M. CARTER: Pouvez-vous me dire combien d'employés se sont prévalus de la seconde partie du programme des pensions ?

M. GORDON: A Terre-Neuve?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Je ne le puis, car la question n'est pas encore réglée. Le programme ne sera appliqué qu'à la fin de cette année. Nous ne cherchons



pas à contraindre les employés; il s'agit d'un plan facultatif. Il leur sera expliqué par un représentant de leur syndicat. A la fin de l'année, nous espérons que le travail sera complété.

M. CARTER: Pouvez-vous nous dire dans quelle situation se trouve l'Association locale des employés?

M. J. L. TOOLE (*Vice-président, Finance et comptabilité Chemins de fer nationaux du Canada*): Parlez-vous de la REWA?

M. CARTER: Oui.

M. TOOLE: Cette association n'émet plus de polices sur ce que nous pourrions appeler le bien-être et la santé. Elle n'a jamais payé de pensions, que je sache. Elle offrait une indemnité hebdomadaire, mais elles n'émettent pas de polices lorsque cela peut venir en conflit avec nos polices d'assurance pour le personnel sédentaire. La société vend encore de l'assurance aux employés qui ne retirent pas d'avantages concurrentiels en vertu d'un système patronné ou négocié par l'employeur. Encore une fois, il s'agit d'un organisme indépendant et qui n'est pas réservé aux employés du National-Canadien. Certains assurés appartiennent au personnel du Pacifique-Canadien, d'autres sont employés des chemins de fer des États-Unis, et ainsi de suite.

M. GORDON: C'est un organisme absolument étranger au National-Canadien.

M. CARTER: Le plan de cette société venait-il à l'encontre du vôtre?

M. GORDON: Les avantages des deux plans se chevauchaient.

M. BROOME: Sous la rubrique "Administration générale" de vos dépenses d'exploitation, je remarque que les dépenses réelles de 1958 sont beaucoup plus considérables qu'elles ne l'étaient en 1957. Cela provient-il d'une réorganisation? Il doit y avoir une explication logique à cette augmentation.

M. GORDON: Parlez-vous de la page 31?

M. BROOME: Je parle en général. Le montant est de \$56,600,000 en 1958 et de \$54,895,000 en 1957. Tous les autres postes d'exploitation semblent avoir subi une baisse par suite d'une diminution du trafic.

M. GORDON: Oui. Vous remarquerez que la dépense principale se trouve au poste des pensions; il y a là une augmentation d'un demi-million.

M. BROOME: Il s'agit de l'une des dépenses principales, une différence de presque deux millions sur l'année dernière. Je vois aussi qu'il y a une dépense considérable au poste "personnel".

M. GORDON: Vous retrouverez le poste principal sous la rubrique "Autres frais".

M. BROOME: En effet.

M. GORDON: Sous la rubrique "Administration générale", nous incorporons aux divers chiffres le coût additionnel du système d'inscription des données que nous sommes en train d'introduire. Il s'agit de l'électronisation. Au début, les dépenses augmenteront, mais à la longue nous espérons qu'elles diminueront sensiblement.

M. BROOME: Merci.

M. FISHER: Est-ce le syndicat ou votre administration qui a pris l'initiative de l'accord de trois ans pour remplacer l'accord de deux ans?

M. GORDON: Quel accord?

M. FISHER: Les accords dont parle le paragraphe 20. Il est question des préposés aux trains et des mécaniciens de locomotives.

M. GORDON: Je n'en sais rien. C'est plutôt le résultat de nos discussions. Je ne voudrais pas en attribuer le crédit à l'administration ou au syndicat; c'est le produit des négociations collectives. Afin d'obtenir un accord de trois



ans et un peu de paix, nous avons en effet négocié un accord plus avantageux pour les employés que nous n'aurions accordé pour une période d'un an seulement. Nous avons pesé le pour et le contre et accordé des concessions afin d'obtenir une période de trois ans et les employés l'ont accepté à ce titre.

M. FISHER: Pour revenir au paragraphe 31, pourriez-vous nous dire de quelle façon cela pourrait influencer sur vos dépenses?

M. GORDON: Oui; cependant je ne voudrais pas remettre en cause un cas définitivement réglé. Je me contente de citer les faits et je ne critique rien. Toutefois, le fait de garder des chauffeurs sur les trains diesel, alors qu'à notre avis nous n'en avons pas du tout besoin, va nous coûter environ 14 millions de dollars en salaire.

M. CREAGHAN: Par année?

M. GORDON: Oui. C'est un facteur qui nous cause un recul de 15 à 20 ans, d'après nos estimations.

M. BROOME: Quatorze millions?

M. GORDON: Quatorze millions en salaire à des chauffeurs que nous ne gardons qu'en raison de l'accord.

Le PRÉSIDENT: Et dont vous n'avez nullement besoin.

M. GORDON: C'est ce que nous avons soutenu.

M. BROOME: Donc, au bout du terme cela s'élèvera à quelque 140 millions de dollars?

M. GORDON: Cela dépendra du nombre des bénéficiaires; mais si vous vous en tenez au calcul mathématique, vous avez parfaitement raison.

M. BROOME: Et que se serait-il passé si vous aviez refusé de participer à l'accord?

M. CREAGHAN: En d'autres termes, que vous aurait coûté chaque jour de grève?

M. FISHER: Il n'est pas du tout question de cela.

M. GORDON: Que voulez-vous dire?

M. FISHER: Que serait-il arrivé si les chauffeurs avaient gagné leur point à ce sujet?

M. GORDON: S'ils avaient fait la grève?

M. FISHER: Non, si vous aviez consenti; en d'autres termes, si le "statu quo" était demeuré?

M. GORDON: Vous voulez dire si nous avons gardé les chauffeurs?

M. FISHER: Oui?

M. GORDON: Mais c'est justement ce que nous avons fait!

M. FISHER: Éventuellement, les rangs vont s'éclaircir?

M. GORDON: Oui, éventuellement.

M. FISHER: Vous dites que le Pacifique-Canadien a le même accord. Ils avaient 5,000 trains sans chauffeurs l'année dernière.

M. GORDON: Leur accord n'a pas été signé à la même date que le nôtre. A cause de la date du nôtre, nous avons dû retenir tous les chauffeurs à notre service; le Pacifique-Canadien ne l'a pas fait. J'ai oublié la date de leur accord, mais je sais qu'ils avaient trois catégories d'employés parmi les chauffeurs. Ils avaient, entre autres, une classe de chauffeurs qui est entrée en service après avril 1956; ces hommes ont perdu leur statut de chauffeurs et n'ont retenu que le privilège d'être repris selon un ordre de priorité. Le Pacifique-Canadien les a rayés de la liste des chauffeurs. Nous n'étions pas dans la même situation, car nous avons commencé les négociations un an auparavant et à partir de ce moment nous



n'avons embauché aucun chauffeur. Nous avons une bonne raison, la diminution du trafic ne nous le permettait pas. Nous avons donc évité cette complication. Pour répondre à votre question, nous avons aujourd'hui une somme de 14 millions de dollars à payer en salaires. Ce montant diminuera avec les années. Si le trafic se maintient au niveau actuel, si nous gardons le même nombre de locomotives nous ferons éventuellement une économie totale de ce montant.

M. CREAGHAN: Combien y a-t-il de chauffeurs compris dans cette affaire?

M. GORDON: Environ 3,400.

M. CREAGHAN: N'est-il pas vrai que la plupart de ces 3,400 chauffeurs deviendront éventuellement des mécaniciens?

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Et une fois mécaniciens ils ne vous seront plus à charge?

M. GORDON: C'est exact.

M. CREAGHAN: Et leurs années d'expérience ne vous seront pas inutiles?

M. GORDON: Aux termes de l'accord, ces chauffeurs restent en service aux conditions usuelles, jusqu'à leur décès, leur promotion ou leur retraite.

M. FISHER: Il y a quelque chose ici que je ne comprends pas. Vous organisez des équipes pour chaque trajet, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Quand le trafic diminue, vous réduisez le nombre des équipes?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: N'avez-vous pas le droit d'organiser des équipes de marchandises ou de voie de triage sans chauffeurs?

M. GORDON: Non. Je saisis votre point de vue. Nous sommes obligés d'employer les chauffeurs dans tous les secteurs où ils servaient auparavant. Tant que nous aurons des chauffeurs, nous les emploierons sur ces services. Au rythme actuel du trafic, nous avons trop de chauffeurs pour les employer tous. Cependant, au cours des années à venir, le nombre des chauffeurs disponibles diminuera, nous en arriverons au stade où les locomotives diesel s'accommoderont des services d'un chauffeur et il n'en restera pas assez pour toutes les locomotives, de sorte que nous aurons des trains sans chauffeur. A l'heure actuelle, il faut les employer tous et ce n'est que lorsque leur nombre diminuera peu à peu que nous pourrons organiser sans chauffeur nos équipes de train-marchandises ou de locomotive de triage.

M. FISHER: En d'autres termes, il vous faudrait une augmentation considérable dans le trafic pour vous permettre d'en arriver là?

M. GORDON: Ce serait déjà un grand avantage dès aujourd'hui si nous pouvions organiser nos équipes de locomotives sans chauffeurs.

M. PASCOE: J'aurais une question à poser au sujet du paragraphe 27, qui traite des salaires. Ne s'agit-il que de la paye des ouvriers ou est-il question aussi du salaire du personnel des bureaux?

M. FISHER: Distinction amusante...

M. GORDON: Il s'agit de la paye totale, mais elle comprend aussi la surveillance et tout. C'est la liste de paye totale, comprenant tout l'ensemble de nos services.

M. PASCOE: A la page 13, le rapport ne parle que de 58.2.

M. GORDON: Et ici il est question de 64.6. Dans un cas il s'agit du dollar-exploitation et dans l'autre il s'agit du dollar-recettes. Je vous ferai remarquer,



monsieur Pascoe, que vous avez soulevé exactement la même question l'année dernière.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Cette section est-elle approuvée?

La section est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à la section: "Impôts, locations et charges fixes".

M. CHEVRIER: Me permettez-vous de poser une question à propos des charges fixes? Monsieur le président, je m'intéresse à une certaine partie de cette rubrique, au paragraphe 33 surtout, et je tiens à dire que, même si les chemins de fer ont considérablement modernisé leur outillage depuis quelques années, les économies qui en sont résultées ont été fortement grevées par l'augmentation des charges fixes à cause des immobilisations de capital fort élevées qu'exige le fonctionnement de cet outillage moderne. Y a-t-il des indices que ces charges fixes diminueront dans l'avenir?

M. GORDON: Monsieur Chevrier, j'ai présenté un mémoire assez détaillé de notre compte-capital et vous trouverez aussi, dans le rapport des vérificateurs, une remarque au sujet du problème de nos charges fixes. Si vous le désirez, je discuterai cette question tout de suite, mais la discussion serait plus profitable si nous attendions d'en être à l'étude de nos besoins de financement, car alors je pourrais vous donner tout l'historique de la question.

M. CHEVRIER: Sans entrer dans trop de détails, je me rappelle qu'il y a quelques années les charges fixes étaient à peu près la moitié de ce qu'elles sont aujourd'hui.

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Et elles épuisent considérablement les revenus du National Canadien. Je me demande s'il n'y aurait pas un autre moyen que l'amortissement auquel vous avez recouru lors du refinancement.

M. GORDON: Comme je vous l'ai dit, cette même question a été soulevée dans le rapport des vérificateurs. N'oubliez pas que ces augmentations et ces charges fixes résultent principalement du programme de diésélisation et que dans un an nos immobilisations diminueront considérablement. Cependant, si vous voulez bien attendre jusqu'à ce que nous en soyons au budget du compte-capital, vous aurez une idée beaucoup plus claire de ce qui se passe.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser? Nous allons aborder maintenant la section "Autres revenus".

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne sais si ma question est à propos, mais je voudrais parler de l'exploitation du chemin de fer Northern Alberta.

M. GORDON: En effet, il fait partie de notre exploitation.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je le sais, mais d'habitude votre rapport annuel ne s'attarde guère aux opérations de ce chemin de fer. Je comprends qu'il y est aussi question de diésélisation et de modernisation. Ce programme comprend-il l'amélioration de la voie ferrée?

M. GORDON: Oui, monsieur. En ce qui concerne la *Northern Alberta Railway*, permettez-moi de dire que je suis très mécontent de son exploitation actuelle.

M. BROOME: Les gens de l'Alberta le sont aussi.

M. GORDON: A mon sens, du point de vue du service, ils ont raison d'être mécontents. M. Crump et moi, nous avons eu quelques entretiens à ce sujet et nous sommes maintenant en train d'examiner minutieusement la structure et l'exploitation de la *Northern Alberta Railway*. Nous sommes dans une situation difficile, car nous en partageons également la direction et cette situation



est toujours difficile. M. Crump et moi, nous avons convenu d'examiner l'exploitation du chemin de fer d'un œil réaliste et d'oublier, si cela est possible, l'aspect du partage de la direction, afin de déterminer si nous pouvons donner un meilleur service et, par là, obtenir un meilleur résultat financier.

M. CHEVRIER: Qu'elle a été la situation, au cours des années, au sujet des profits et pertes? Je constate qu'il n'y a pas eu de profit de l'exploitation en 1958.

M. GORDON: La marge a toujours été très faible. En certaines circonstances, nous avons eu peine à joindre les deux bouts. Vu la baisse du trafic cette année, l'exploitation n'a pas été satisfaisante. Parfois nous réalisons un petit profit, de l'ordre de \$100,000 ou \$150,000 par année, mais le plus souvent, avant le paiement des intérêts, il y a déjà un déficit.

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander ce qu'on a fait en ce qui regarde le prolongement du chemin de fer de la *Northern Alberta Railway Company* en direction du Grand lac des Esclaves, soit du côté de Waterways, soit du côté de Grimshaw?

M. GORDON: Le Ministre des Transports a déjà reçu l'opinion du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada à ce sujet.

M. CHEVRIER: S'agit-il d'une seule opinion?

M. GORDON: Il s'agit d'un rapport conjoint.

M. CHEVRIER: C'est ce que vous nous avez dit l'an dernier. Ne pouvez-vous rien ajouter à cela?

M. GORDON: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Le Ministre pourrait-il nous aider un peu? L'an dernier j'ai demandé au président du National-Canadien si l'on avait fait quoi que ce soit en vue du prolongement du chemin de fer *Northern Alberta* jusqu'au Grand lac des Esclaves, soit du côté de Waterways, soit du côté occidental, et il m'a répondu que son opinion ainsi que celle du Pacifique-Canadien avaient été transmises au gouvernement.

Le gouvernement pourrait-il, par l'entremise du ministre, nous dire ce qui s'est passé, étant donné que plus d'un an s'est écoulé depuis que nous avons eu des renseignements du gouvernement et du ministre à ce sujet? Je me demande s'il pourrait aider le Comité à cet égard.

M. HEES: Il semble y avoir une divergence d'opinion parmi les habitants de la province quant à la meilleure route à suivre. Nous continuons toujours l'étude de la question et nous n'avons pas encore pris de décision.

M. BROOME: Puis-je ajouter une question? Je pourrais peut-être la poser au ministre et à M. Gordon. Jusqu'à quel point l'opinion du chemin de fer a-t-elle été influencée par le fait qu'une seule route signifie un trafic exclusif, tandis que la construction d'une autre route...

M. CHEVRIER: Quel genre de trafic dites-vous?

M. BROOME: Un trafic "exclusif". Tandis que la construction d'une autre route signifie un trafic de concurrence jusqu'au chemin de fer *Pacific Great Eastern*.

Étant donné que le prolongement du chemin de fer PGE a amené une réduction marquée du tarif-marchandises dans la région de la rivière de la Paix, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont dû réduire sensiblement leurs taux afin de faire face au tarif plus réduit du PGE pour le transport des marchandises jusqu'à la côte.

La route occidentale signifierait qu'un autre chemin de fer pourrait participer au trafic et que, du point de vue de l'expéditeur, il y aurait un choix quant à la route à emprunter. L'expéditeur n'aurait pas nécessairement à choisir entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien: il pourrait aussi employer le PGE. Quelle influence cela a-t-il eu sur les chemins de fer?



M. HEES: Il est très difficile de répondre à cette question. La question principale pourrait être résolue par les gens de la province. D'ailleurs, cela aiderait beaucoup s'ils décidaient eux-mêmes quelle route ils préfèrent.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. CHEVRIER: Le président peut-il donner au Comité une idée approximative du coût de ce chemin de fer, dans l'une ou l'autre direction?

M. GORDON: Je le pourrais, mais je ne crois pas qu'il convienne que je le fasse.

Le gouvernement nous a demandé de faire un rapport conjoint sur tous les facteurs dont il faut tenir compte dans un prolongement du chemin de fer jusqu'à ce point. A notre connaissance, le rapport analyse tous les facteurs du problème.

Je ne crois pas qu'il convienne que je parle d'un seul facteur du rapport sans parler du rapport complet.

M. CHEVRIER: Je comprends pourquoi vous ne voulez pas parler des recommandations faites au gouvernement, mais pourquoi ne pouvez-vous pas nous dire le coût du chemin de fer?

M. GORDON: Je serais heureux de le faire avec la permission du ministre.

M. HEES: Je crois, monsieur le président, que cela peut attendre un peu. Cela ne se gêtera pas.

M. FISHER: A quel moment le rapport a-t-il été transmis au ministre? Quand le rapport conjoint a-t-il été envoyé au gouvernement?

M. HEES: Il y a quelque temps.

Le PRÉSIDENT: Quel rapport?

M. FISHER: Le rapport dont M. Gordon nous parle. Je voudrais lui demander quand le rapport a été envoyé.

M. GORDON: Je crois qu'il vaudrait mieux user de ma discrétion habituelle et laisser au ministre le soin de répondre. D'ailleurs, il est parfaitement au courant de la question.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de poser la question de M. Broome d'une autre façon. Ainsi formulée vous pourriez peut-être y répondre. Étant donné que les chemins de fer vous ont transmis leur rapport et leurs propositions il y a déjà quelque temps et qu'on a tardé jusqu'ici à y répondre, devons-nous en conclure que les propositions des chemins de fer ne seront pas étudiées?

M. HEES: Non, vous ne devez rien conclure.

M. FISHER: Vous ne voulez faire aucune déclaration?

M. CHEVRIER: Est-ce que le ministre ne donnerait pas au président la permission de nous dire le coût de l'entreprise?

M. HEES: La réponse est "non".

M. CHEVRIER: Le ministre peut-il nous dire, en plus de ce qu'il nous a déjà dit au sujet de la divergence d'opinion relative au choix de la route, s'il existe une autre raison pour laquelle on ne prolonge pas le chemin de fer?

M. HEES: Les compagnies de chemins de fer ont fait ce qu'elles avaient à faire. Elles ont fait une étude minutieuse de la question et elles ont présenté un excellent rapport au gouvernement. Le gouvernement est maintenant en train d'étudier ce rapport.

M. CHEVRIER: Vous faites cela depuis plusieurs mois. Cela doit faire 18 mois.

M. HEES: Nous l'étudions depuis quelques mois, non pas 18 mois.

M. CHEVRIER: Cela fait plus de 12 mois.



M. BROOME: En étudiant le financement de ce chemin de fer, est-ce qu'on tiendra compte du fait que la contribution du gouvernement n'est pas la seule qui provienne des deniers publics, que la contribution du National-Canadien vient aussi des deniers publics et que la seule contribution du secteur privé est celle du Pacifique-Canadien?

M. HEES: Toutes ces choses sont prises en considération.

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

M. FISHER: Nous avons toutes sortes de question à poser sur l'expansion et le progrès.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet de la rubrique "Autres revenus".

Le PRÉSIDENT: C'est bien, monsieur McPhillips.

M. McPHILLIPS: A la page 29, sous le titre "Autres revenus", il n'y a pas beaucoup de précisions. Je voudrais savoir si ces revenus comprennent, par exemple, les revenus d'exploitation des quais maritimes situés à Ogden Point, Victoria?

M. GORDON: S'il y a eu des revenus à cet endroit, cela se trouverait sous le titre général de "divers", mais je n'ai aucun renseignement à ce sujet à l'heure actuelle.

M. McPHILLIPS: Quelle est la nature de l'administration des quais par le National-Canadien? En 1923, on les a confiés à l'administration du National-Canadien, mais les a-t-on cédés ou loués à bail?

M. GORDON: Je crois avoir ici le dossier qui me rafraîchira la mémoire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi de vous interrompre; mais, étant donné que le ministre doit nous quitter, ce dernier pourrait répondre à toute autre question que vous pourriez lui poser.

M. HEES: Aussi franchement qu'il a répondu aux autres questions.

M. BROOME: De la même façon?

Le PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, si vous avez des questions à poser ou si d'autres députés ont des questions à poser au ministre, je crois qu'il serait heureux d'y répondre avant de partir. Avez-vous des questions à poser?

M. FISHER: Pas au ministre. Nous en avons déjà posées suffisamment.

M. GORDON: Je suppose que vous parlez de ce qu'on appelle les quais du port intérieur de Victoria (Colombie-Britannique), qui appartenaient au *Grand Trunk Pacific*?

M. BROOME: Non, je parle des quais extérieurs d'Ogden Point.

M. McPHILLIPS: Il serait peut-être facile pour le président de faire les recherches nécessaires et de me donner une réponse demain.

M. FISHER: Avez-vous l'intention de déposer encore cette année, comme l'année dernière, l'état des profits et pertes des divers hôtels?

M. GORDON: Oui, si le Comité le désire. Je pourrais le faire demain.

Le PRÉSIDENT: La discussion de l'exploitation des hôtels doit bientôt commencer.

M. CHEVRIER: Nous en parlons à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison, cela fait partie de la présente discussion.

M. FISHER: Je veux m'assurer que ces renseignements seront versés au dossier.

M. CREAGHAN: Je voudrais poser quelques questions au sujet des hôtels. Quels sont les hôtels qui ont réalisé un profit et quels sont ceux qui ont accusé une perte?



M. GORDON: Je vous donnerai un état détaillé demain.

M. BROOME: Si vous déposez un état, cela suffit, n'est-ce pas?

M. CREAGHAN: Je crois que cela suffirait. M. Gordon pourra nous donner un état de l'exploitation des hôtels.

M. GORDON: La statistique dont nous parlons donne le résultat net de l'exploitation de chaque hôtel. J'ai ici les renseignements. Je puis les déposer immédiatement. Voici le revenu net. L'hôtel Bessborough accuse une perte, avant le paiement des intérêts, de \$16,413. L'hôtel Charlottetown et les autres ont réalisé un profit.

Le profit net de l'hôtel Charlottetown est au montant de \$13,696; celui du Château Laurier est de \$128,547; celui du Fort Garry, \$161,211; celui du Jasper Park, \$86,077; celui du Macdonald, \$543,821; celui du Nova Scotia, \$54,680, et celui du Newfoundland, \$205,096.

Il y a également notre part de l'hôtel Vancouver, au montant de \$154,642.

Le PRÉSIDENT: Je demeure au Château Laurier depuis 1925 et j'aurais une petite critique à faire. Le profit du Château Laurier s'élève à \$128,547. Je propose qu'on y installe des appareils de télévision, comme on en trouve dans les motels et dans les autres hôtels.

M. GORDON: On est en voie de le faire à l'heure actuelle. Les appareils seront bientôt installés.

Le PRÉSIDENT: Je transportais un radio portatif. Souvent, quand je désire écouter M. Chevrier, je constate que, la moitié du temps, les piles sont mortes. C'est une situation regrettable pour un aussi bon hôtel que le Château. Plusieurs personnes, touristes et autres, des Européens, par exemple, qui ont voyagé de par le monde, me l'ont dit. Pourtant, cet hôtel est dans notre capitale.

M. CHEVRIER: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Je plaisantais un peu, mais il est vrai que c'est le capitale et j'ai entendu des Européens et des voyageurs de toutes les parties du monde dire que, à plusieurs points de vue, le Château Laurier est le meilleur hôtel qu'ils aient jamais vu. C'est comme le Château Frontenac; mais franchement il semble un peu arriéré, puisqu'il n'y a ni appareil de télévision ni radios dans les chambres.

M. FISHER: Je suis du même avis. Je vous félicite, monsieur le président, d'être dans une situation financière qui vous permet d'y habiter.

Le PRÉSIDENT: Je n'en suis pas sûr. Je n'ai pas encore payé la note.

M. FRASER: L'an dernier je me suis informé au sujet de la télévision, quand M. Gordon a déclaré qu'il avait un appareil à sa chambre et qu'il avait installé l'antenne dans la cheminée. J'ai loué un appareil du Château, mais je n'ai pu me servir que de l'antenne portative, car il n'y avait pas d'antenne à l'extérieur.

M. GORDON: Des études techniques se font à l'heure actuelle en vue d'installer la télévision au Château Laurier. M. Sommerville pourrait peut-être nous dire un mot à ce sujet, puisqu'il est dans la salle.

M. R. SOMMERVILLE (*Gérant général des hôtels du National-Canadien*): Monsieur le président, cet automne chaque chambre du Château Laurier aura un appareil de télévision et de radio. Les appareils seront installés à une antenne centrale.

M. GORDON: Cela est prévu dans le budget de cette année. Le travail technique sera de premier ordre et vous aurez une bonne réception.

M. FRASER: Lorsque vous dites que vous nous obtiendrez la télévision, j'espère que cela ne signifie pas que vous augmenterez les prix, car ils sont assez élevés à l'heure actuelle. J'habite l'Hôtel depuis 19 ans. Parmi les hôtels que j'habite, il est le seul qui n'a pas la télévision.



M. GORDON: Sur le continent nord-américain, là où on a installé des appareils de télévision, vous constaterez qu'on a aussi augmenté les prix.

M. FRASER: En ce qui concerne le nouveau parc de stationnement au Château, vous attendez-vous d'en retirer des bénéfices?

M. GORDON: Assurément. Je crois que vous devriez consigner au procès-verbal que c'est là "le triomphe de Gordon", car ce n'est qu'au bout de cinq ans que j'ai réussi à réaliser cette amélioration. Quoi qu'il en soit, le parc existe maintenant et l'espace disponible pour le stationnement a été accordé à un concessionnaire. Nous nous attendons d'en tirer des profits.

M. FRASER: Pourra-t-on s'en servir en hiver?

M. GORDON: Oui, on pourra s'en servir, car il sera déblayé. C'est là notre intention. Reste à voir si on réussira.

M. CHEVRIER: Il est beaucoup moins dangereux de stationner là que dans la région du Parlement.

M. GORDON: Nous avons beaucoup regretté de n'avoir pas réussi à obtenir une plus large bande du parc derrière l'hôtel. Nous n'avons pu conclure une entente avec la Commission du district fédéral. Si certains députés ont de l'influence à cet égard, je leur demanderais de commencer dès maintenant à s'en servir afin que nous obtenions une plus grande partie du parc et que nous ayons ainsi un plus vaste parc de stationnement. Je vous invite à nous aider en cette matière, car je ne sais vraiment pas comment m'y prendre pour réussir.

M. FRASER: Quant à l'annexe de l'hôtel Nova Scotian, y aura-t-il des appareils de télévision dans cette nouvelle partie de l'immeuble?

M. GORDON: Oui, il y aura là des appareils de télévision.

M. FRASER: Et des radios?

M. GORDON: Oui, il y aura des appareils combinés.

M. CARTER: Monsieur Gordon, avez-vous en vue des projets d'agrandissement pour l'hôtel Newfoundland?

M. GORDON: Je ne puis dire que nous sommes seulement au stade des projets, mais nous y pensons. Nous ne sommes pas d'avis qu'il faille entreprendre autre chose dans le domaine des hôtels avant de terminer le Nova Scotian. Toutefois, nous essayons de nous convaincre de la nécessité de formuler une recommandation au sujet du Newfoundland.

M. CREAGHAN: En ce qui concerne le montant de \$1,900,000 de revenu net d'exploitation des hôtels, je suppose qu'on trouvera ailleurs un chiffre relatif à l'hôtel Reine Élisabeth. Figure-t-il à la page 29 comme intérêts sur les revenus?

M. GORDON: Il est compris dans les "revenus des hôtels", que vous trouverez à la page 29.

M. CREAGHAN: Je n'en étais pas sûr, car vous n'avez fait aucune mention du Reine Elizabeth dans le détail que vous nous avez donné.

M. GORDON: Voulez-vous que je vous donne le chiffre?

M. CHEVRIER: Pour ma part, oui. J'allais demander au président de nous dire, comment fonctionne l'entente conclue avec la compagnie Hilton pour la direction du Reine Élisabeth. Pourrait-il nous donner plus de renseignements qu'il n'y en a dans le rapport?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Quel a été le revenu de l'année 1958?

M. GORDON: Je puis vous dire le profit net réalisé à l'égard de cet hôtel par les chemins de fer Nationaux du Canada en 1958. Il faut tenir compte du fait que l'hôtel n'a été exploité qu'une partie de l'année. Ce chiffre



s'élève à \$519,753. Ce chiffre, toutefois, est corrigé par le fait que, non seulement l'hôtel n'a été exploité qu'une partie de l'année, mais qu'il était à ses débuts. En d'autres termes, notre chiffre d'affaires sera plus élevé pour l'année 1959 tout entière.

M. CHEVRIER: Vous aurez donc un profit de l'ordre d'un million de dollars, à ce rythme-là.

M. GORDON: Je ne dirai pas qu'il sera plus élevé que cela, mais je serais déçu s'il n'atteignait pas ce chiffre.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous dire quelque chose de l'entente conclue avec la compagnie Hilton?

M. GORDON: Certainement. Vous vous souvenez sans doute que, lors de discussions antérieures, j'ai soutenu qu'il ne serait pas mise,—et le Comité était d'accord avec moi sur ce point—que je dévoile la répartition convenue en vertu de l'accord entre la compagnie Hilton et les chemins de fer Nationaux du Canada, car les dispositions de cet accord sont de beaucoup plus favorables que celles que la compagnie Hilton a consenties à ses sôtels à travers le monde et je la mettrais dans l'embarras si je dévoilais ce chiffre qu'on pourrait utiliser contre ses intérêts dans des négociations futures.

Cette entente privilégiée se justifie quand on tient compte de l'importance particulière des hôtels du National-Canadien au Canada. La compagnie nous a donc priés de ne pas publier ce chiffre. Mais je n'hésite pas à révéler le revenu net en ce qui concerne le National-Canadien.

M. FRASER: Est-ce que ce chiffre tient compte des frais occasionnés par la vente des obligations et autres frais?

M. CREAGHAN: M. Gordon nous a dit qu'il nous donnerait le revenu net.

M. GORDON: Ce chiffre tient compte de tous les impôts ainsi que de la dépréciation sur l'immeuble. Il représente le revenu net avant que les intérêts sur le capital soient prélevés.

M. CREAGHAN: Quel est le montant du capital?

M. FRASER: Et quel est le montant des intérêts?

M. GORDON: Le capital est approximativement de 25 millions de dollars.

M. FRASER: Pour l'hôtel Reine Élisabeth seulement?

M. CATHERS: A la page du rapport, où il est question des hôtels du National-Canadien, on voit le montant de 29 millions de dollars. Il y a certainement une erreur.

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

M. CATHERS: De la page 34 sous le titre "Capital-actions appartenant au réseau, Canadian National Hotels Limited... \$29,257,700.

M. GORDON: Cela ne tient pas compte de la mise de fonds pour l'hôtel Reine Élisabeth.

M. PASCOE: Je me demande si M. Gordon pourrait indiquer ce qui a causé les pertes à l'hôtel Bessborough?

M. GORDON: Excusez-moi, j'écoutais une autre personne.

M. PASCOE: Pourriez-vous nous dire ce qui a causé les pertes à l'hôtel Bessborough; est-ce une diminution de clientèle?

M. GORDON: Je crois en effet que ces pertes sont attribuables à la diminution de la clientèle.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il poser d'autres questions?

M. BROOME: Êtes-vous satisfait de l'exploitation conjointe de l'hôtel Vancouver par les deux chemins de fer? L'un ou l'autre des deux chemins de



fer n'aurait-il pas avantage à vendre sa part à son partenaire et le vendeur éventuel, à construire un autre hôtel à Vancouver?

M. GORDON: Voilà une question extrêmement difficile. L'immeuble nous appartient, comme vous le savez. En 1937, le Pacifique-Canadien entrepris de se retirer de l'industrie hôtelière et en particulier de Vancouver à condition que nous lui accordions l'exploitation conjointe de notre hôtel sans toutefois le rendre co-proprétaire. Nous sommes propriétaires de l'immeuble et le Pacifique-Canadien nous verse un loyer afin de participer à l'exploitation. C'est un arrangement qui, à mon avis, est assez satisfaisant.

Nous regrettons cette entente en ce moment, c'est-à-dire que l'administration actuelle du National-Canadien la regrette, mais nous ne voulons pas nous en plaindre. Étant donné les circonstances, cet accord était probablement ce qu'il y avait de mieux à faire.

M. BROOME: Si vous brisiez l'entente, cela pourrait peut-être forcer le Pacifique-Canadien à construire un autre hôtel.

M. GORDON: Je trouve qu'il est très difficile de dicter une ligne de conduite au Pacifique-Canadien.

M. DRYSDALE: Ma mémoire fait défaut mais il me semble que le Pacifique-Canadien était d'avis que cette entreprise devait être vendue ou louée à la société Hilton.

M. GORDON: A Vancouver?

M. DRYSDALE: Oui.

M. GORDON: Non, vous pensez à la situation qui résulte d'une clause particulière de l'entente conclue avec la compagnie Hilton et qui prévoyait que cette compagnie n'ouvrirait pas d'hôtels dans une ville où le National-Canadien avait déjà un hôtel; autrement dit, elle n'entrerait pas en concurrence avec le National-Canadien sans le consentement de ce dernier. Toutefois nous avons exclu la ville de Vancouver de cette entente parce que la compagnie Hilton entrevoyait la possibilité de s'y installer. L'entente spécifiait qu'elle nous avertirait de son intention de s'établir à Vancouver et qu'alors nous pourrions l'inviter à se joindre à nous ou consentir à ce qu'elle construise un hôtel.

M. DRYSDALE: Vous aimeriez si cela était possible, exploiter l'hôtel avec l'aide de l'organisation Hilton, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne crois pas que notre entente avec le Pacifique-Canadien nous permette de confier la conduite de l'hôtel à la compagnie Hilton.

M. DRYSDALE: Quelle portion du montant de \$154,642 le Pacifique-Canadien reçoit-il?

M. GORDON: La somme est répartie également après déduction du loyer que nous recevons à titre de propriétaires.

M. DRYSDALE: Le loyer est-il compris dans le \$154,000?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Non, il n'en fait pas partie.

M. CREAGHAN: Cela se rapproche de la question que je veux poser. Vous dites que le montant net de \$519,000 ne tient aucunement compte des émissions d'obligations?

M. GORDON: C'est exact.

M. CREAGHAN: Est-ce que vous employez la même formule pour l'état des profits et pertes des autres hôtels ou bien est-ce que vous indiquez les profits réels?

M. GORDON: C'est là le profit total avant le versement des intérêts.



M. CHEVRIER: On peut donc comparer l'hôtel Reine Élisabeth avec les autres hôtels.

M. CATHERS: Du point de vue comptabilité, est-ce qu'on peut déclarer un profit avant de payer les intérêts dus sur les sommes empruntées?

M. GORDON: Cette méthode reste régulière aussi longtemps que nous indiquons notre façon de procéder.

M. CATHERS: C'est quand même une méthode de comptabilité assez singulière.

M. CHEVRIER: Pourquoi employez-vous cette méthode quand il s'agit des hôtels mais non quand il s'agit de vos autres exploitations?

M. GORDON: Je crois que nous l'employons dans nos autres exploitations.

M. CHEVRIER: Dans votre rapport annuel, vous avez tenu compte de plusieurs choses avant de déclarer votre profit ou votre perte.

M. CATHERS: Il faut d'abord enlever les charges fixes.

M. GORDON: Vous devez tenir compte du fait que nous étudions en ce moment un état d'ensemble. L'intérêt versé sur le montant total de notre immobilisation est indiqué à la page 29 de l'état d'ensemble de façon que les résultats définitifs du réseau en ce qui concerne l'intérêt versé ont déjà été pris en considération.

A propos des hôtels, je puis vous donner la somme versée en intérêts si vous le désirez. Nous n'indiquons pas cette somme séparément en ce qui concerne les hôtels. Elle fait partie de notre financement général. La seule façon de calculer l'intérêt est de prendre comme taux d'intérêt le taux moyen d'intérêt que les chemins de fer versent sur leurs prêts en cours. Ce taux moyen change chaque année.

M. CATHERS: Ne pensez-vous pas qu'il est faux de dire que vous avez un profit quand vous n'avez pas versé vos intérêts?

M. GORDON: Ce n'est qu'une question de terminologie.

M. DRYSDALE: Est-ce que les intérêts sont compris dans la somme de 29 millions de dollars qui se rapporte aux hôtels?

M. TOOLE: Nous ne pouvons répartir la dette consolidée entre plusieurs valeurs spécifiques. Nous avons une dette consolidée et nous avons notre capital-actions. Notre actif provient de ces deux sources que nous dépensons durant l'année pour des fins différentes. Avant de rembourser ces sommes vous ne pouvez pas dire: "L'argent que j'emprunte aujourd'hui servira à telle fin et l'argent que j'emprunterai demain servira à telle autre fin". Une émission d'obligations ne se fait pas pour tel but particulier.

M. CATHERS: Vous ne pouvez donc pas dire que vous avez réalisé un profit sur telle ou telle opération.

M. GORDON: Nous ne disons rien de semblable; nous parlons d'un excédent net avant le versement des intérêts.

Le PRÉSIDENT: Du moment que vous ajoutez "avant le versement des intérêts" quand vous lisez le texte, comme on l'a dit. Cependant cela ne rend pas la question aussi claire que lorsque vous l'analysez.

M. CATHERS: J'aimerais poser une question à M. Gordon. D'après l'entente conclue au sujet de l'hôtel Reine Élisabeth, les dirigeants de la compagnie Hilton ne sont que les administrateurs de l'hôtel, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est bien cela.

M. CATHERS: Avez-vous l'intention de suivre cette méthode à l'égard de vos autres hôtels?

M. GORDON: Nous n'avons aucuns pourparlers en cours à ce sujet, et je n'aime pas à faire des prévisions pour un avenir lointain. Le National-Canadien n'a pas pris en considération aucun projet de ce genre.



M. CATHERS: En raison de ces chiffres, trouvez-vous que les chemins de fer ont intérêt à s'occuper de l'industrie hôtelière?

M. GORDON: Je n'en trouve aucun.

Le PRÉSIDENT: M. Chown a la parole.

M. CHOWN: Monsieur le président, je désire poser une question à M. Toole. Comme il le sait, il y a eu un changement de vérificateurs dans les régions est et ouest du pays cette année. Êtes-vous satisfait du service qu'ils vous ont donné?

M. TOOLE: Tout ce que je peux dire, c'est que les nouveaux vérificateurs ne sont pas encore entrés en fonctions.

M. GORDON: Un instant, je vous prie. Je tiens à indiquer qu'il ne serait pas convenable que nous émettions une opinion au sujet des vérificateurs. Ils sont nommés par le gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Voilà une autre question que vous auriez dû poser au ministre.

M. GORDON: C'est le gouvernement qui nomme les vérificateurs et c'est à lui qu'il incombe de se prononcer sur leur efficacité.

M. CHOWN: Ils n'ont pas encore entrepris leur travail de vérification?

M. GORDON: Non, les vérificateurs précédents, George A. Touche & Company, ont complété la vérification pour 1958 et c'est ce rapport que nous étudierons. Ils seront disponibles afin d'expliquer leur vérification pour l'année 1958.

M. FRASER: Monsieur le président, est-ce que je peux poser une question?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. FRASER: D'après l'entente conclue avec les administrateurs de la compagnie Hilton, doivent-ils payer la dépréciation du mobilier, des tapis et des autres articles de l'hôtel? Est-ce qu'ils les renouvellent ou bien est-ce que le National-Canadien doit les renouveler?

M. GORDON: Il y a toute une page de dispositions relatives à la comptabilité, mais je peux dire que, d'une manière générale, la compagnie se trouve à payer pour cela en faisant les paiements fixés par l'entente de sorte que, à l'expiration de l'entente ou à la fin d'une période déterminée, nous aurons accumulé des fonds suffisants pour remplacer le mobilier usé.

M. FRASER: A l'expiration de son bail, votre réserve vous permettrait de remplacer le mobilier...

M. GORDON: Nous ne remplaçons pas nécessairement le mobilier à l'expiration du bail mais quand il est totalement hors de service. Nous déterminons une période d'usage pour chaque article. Les meubles ont une durée de douze ans environ. Nous établissons la dépréciation d'après ce critère.

M. CATHERS: Avez-vous des fonds destinés à remplacer l'ameublement du Château?

M. GORDON: Nous n'en avons pas spécialement à cet effet.

M. CREAGHAN: L'avant-dernière question de M. Fraser a presque entièrement dépouillé ma question de son intérêt. Je vais passer maintenant à la question des hôtels.

L'année dernière, si vous vous en souvenez, je vous ai posé plusieurs questions à propos de la construction d'un hôtel au Nouveau-Brunswick afin de rendre votre compagnie vraiment nationale puisque vous l'appellez Compagnie des hôtels du National-Canadien. Votre réponse à M. Carter en ce qui concerne l'agrandissement possible de l'hôtel de Terre-Neuve m'a fortement intéressé. Je n'ai pas du tout l'intention de dire quelque chose qui pourrait



nuire au projet d'agrandissement de cet hôtel; mais je me demande si M. Sommerville pourrait dire au Comité si le National-Canadien a projeté de construire un hôtel au Nouveau-Brunswick.

Voilà déjà vingt-cinq ans que l'on espère la construction d'un hôtel dans cette province et qu'on en parle et nous ne l'avons pas encore. Peu m'importe où cet hôtel serait situé. Je demeure assuré que, si vous vous installez au Nouveau-Brunswick, ce sera dans la ville de Moncton. Je me demande si M. Sommerville ou vous-même pourriez nous éclairer à ce sujet.

M. GORDON: Voici une question qui est du ressort du Conseil d'administration et M. Sommerville n'est pas en état d'y répondre. Il est le directeur général des hôtels. La décision quant à l'emplacement d'un hôtel relève de l'administration des chemins de fer Nationaux et je répondrai donc à votre question. Nous n'avons pas l'intention de construire un hôtel à Moncton.

M. CREAGHAN: C'est la réponse que vous m'avez faite l'an passé. Il me semble qu'il serait juste et convenable que votre compagnie se donne au moins la peine de faire une étude de l'industrie hôtelière à cet endroit.

M. GORDON: Nous en avons déjà fait une.

M. CREAGHAN: Il y a vingt-cinq ans de cela et vous avez construit votre hôtel dans l'Île du Prince-Édouard.

M. GORDON: Quelqu'un, j'ai oublié de qui il s'agit, m'a demandé si nous avions de bonnes raisons de demeurer dans l'industrie hôtelière et je lui ai répondu négativement.

Nous n'avons pas l'intention de construire de nouveaux hôtels. Seul l'hôtel Reine Élisabeth a fait exception à cette règle et il a été construit non pas principalement à titre d'hôtel mais dans un autre dessein très utile: celui de mettre en valeur, dans le centre ferroviaire du National-Canadien, une zone qui était restée inactive depuis plus de 30 ans. Le Conseil d'administration en est venu à la conclusion que, s'il injectait une nouvelle vie à cette zone inactive, cela pourrait ramener tout le centre ferroviaire.

Notre risque, et c'était un risque comme il faut en prendre dans les affaires, a donné des résultats. Depuis que nous avons construit un hôtel dans cette zone, il se fait maintenant des affaires importantes à cet endroit. Toute la région de la Gare centrale a acquis de la valeur; on projette aujourd'hui l'érection d'édifices d'une valeur de 300 millions de dollars à cet endroit qu'on appelait dérisoirement "un trou dans le sol".

M. CHEVRIER: A propos de la Place Ville-Marie, qui fait face à l'hôtel et que le rapport ne mentionne pas, quel progrès a fait la compagnie Webb and Knapp et où en est rendu le travail de construction sur une partie de ce qui a été appelé malheureusement "un trou dans le sol" et qui est en train de devenir une entreprise très profitable?

M. GORDON: La Place Ville-Marie n'est pas une entreprise du National-Canadien. Elle fait partie de l'entente que nous avons conclue avec les dirigeants de la compagnie Webb and Knapp en vue de mettre en valeur une zone qui est maintenant connue sous le nom de "cruciforme". L'édifice n'est pas encore achevé. Afin de montrer sa bonne foi, la compagnie doit ériger l'édifice dans une certaine limite de temps. Les fondations sont presque entièrement creusées et je me souviens que le contrat pour la pose de l'acier a été accordé; donc l'entreprise fait des progrès.

M. CHEVRIER: Vous possédez les droits fonciers et la compagnie n'a qu'un bail de location, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, ils ont un bail emphytéotique.

M. CHEVRIER: L'immeuble lui appartient-il?



M. GORDON: L'immeuble lui appartiendra sous réserve de toute entente qu'elle pourra conclure avec d'autres personnes en ce qui concerne un contrat de vente à la Banque royale du Canada que nous avons rendu public il y a environ un an.

Nous avons vendu nos droits de propriété à cet égard en retenant à perpétuité toutefois, nos droits sur la partie des fondations nécessaires aux fins du chemin de fer. Quand le bail emphytéotique sera terminé, l'immeuble appartiendra à la Banque royale du Canada.

M. CHEVRIER: Ce que vous avez dit ne s'applique qu'à l'immeuble "cruciforme", n'est-ce pas? Quelle est la situation en ce qui concerne les autres parties du terrain situées à l'ouest de cet immeuble?

M. GORDON: Il n'y a pas eu de progrès de ce côté, mais elles font aussi partie du programme de la compagnie Webb and Knapp. La construction de la Place Ville-Marie est maintenant en très bonne voie. Un immeuble doit être construit en face de l'édifice Sun-Life. Le plan indique la construction d'un immeuble, mais la situation en est encore au stade de la planification.

M. CHEVRIER: On projette donc de construire un immeuble à cet endroit?

M. GORDON: Oui, au nord de la rue Dorchester.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'une des raisons qui a présidé à l'érection de l'Hôtel Reine Élisabeth était d'accroître la valeur immobilière du terrain qui appartenait déjà au National-Canadien à cet endroit, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact. Nous avons pris un risque commercial en tâchant de stimuler l'intérêt des hommes d'affaires à l'égard du "trou dans le sol" dont j'ai fait mention.

Quand j'ai été nommé au National-Canadien, un de mes premiers ennuis a été de constater que nous avions au centre de Montréal une valeur immobilière pleine de promesses à condition qu'on prenne des initiatives vigoureuses. Nous avons cherché partout quelqu'un qui voulût s'intéresser à cette entreprise. Ce fut impossible. J'ai essayé de convaincre quelqu'un de prendre un risque d'entrepreneur, mais sans succès.

Nous avons alors décidé d'ériger un hôtel avec la conviction que l'entreprise serait couronnée de succès. Mais les deux choses étaient en réalité inséparables et, sans vous donner ici l'explication complète de notre décision, nous nous sommes éloignés de notre ligne de conduite habituelle qui consiste à ne construire nulle part de nouveaux hôtels. Nous agrandissons les immeubles qui existent déjà si nous croyons qu'il y va de notre avantage économique; mais nous ne désirons plus construire d'hôtels.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En ce qui concerne le revenu net de l'hôtel comparativement à la mise de fonds, ce n'est pas un succès à tout rompre, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non. Mais rappelez-vous que les temps ont changé. Les chemins de fer se sont lancés dans l'exploitation des hôtels afin de fournir un logement aux voyageurs. Cette raison n'existe plus. Les habitudes ont changé: notre clientèle provient en grande partie de l'automobile et de l'avion et nos hôtels n'exercent plus le même attrait.

M. CREAGHAN: Votre compagnie est-elle propriétaire d'Air-Canada?

M. GORDON: Oui; mais nous ne recevons pas de dividendes d'Air-Canada.

M. CREAGHAN: Donc il importe peu de savoir par quel moyen de locomotion le voyageur parvient à l'hôtel, que ce soit par Air-Canada ou par une des filiales de votre compagnie?

M. GORDON: Oui; nous n'avons plus besoin de l'hôtel pour les attirer.

M. MCPHILLIPS: Pendant combien d'années cet accord au sujet de l'hôtel demeurera-t-il encore en vigueur?



M. GORDON: Jusqu'à mai 1960.

M. DRYSDALE: Monsieur Gordon, je crois que vous m'avez mal compris.

M. GORDON: Un instant. Je veux rectifier ce que j'ai dit car bien que mai 1960 soit la date exacte de la fin du contrat au sujet de l'hôtel Vancouver, il y a possibilité de renouveler cet accord pour 21 ans.

M. DRYSDALE: Lorsque vous avez abordé ce sujet, j'ai mentionné cette somme de \$154,642 et j'ai demandé si elle incluait la location. Vous avez dit oui. Est-ce bien exact?

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

M. DRYSDALE: Il s'agit de l'hôtel Vancouver.

M. GORDON: Oui, c'est exact.

M. CHEVRIER: C'est le revenu net, n'est-ce pas?

M. TOOLE: La location fait partie du revenu.

M. DRYSDALE: Posons la question autrement, si vous le voulez. Que reçoit le Canadien-Pacifique?

M. GORDON: Le chiffre que je vous ai donné provient de l'analyse d'une formule qu'il faut consulter pour le comprendre. Nous avons reçu \$277,948, mais nous avons dû déduire de cette somme notre dépréciation. Une fois la dépréciation déduite, notre chiffre net est de \$154,642, chiffre que je vous ai donné. Le revenu net du Canadien-Pacifique est de \$137,949.

M. DRYSDALE: Quelle est la location annuelle de cet hôtel?

M. GORDON: Il y a encore une formule à analyser ici. Je dois me garder de m'exposer à l'impôt sur le revenu. Il faut donc que je surveille mes chiffres. Le revenu brut est de \$415,897. De ce montant vous enlevez la dépréciation.

M. TOOLE: C'est un loyer. Vous le partagez et vous considérez le revenu total comme un loyer.

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

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je me rends compte que l'auberge du parc Jasper vous tient beaucoup à cœur. Est-ce qu'un aéroport à Jasper ne contribuerait pas à augmenter les affaires de l'auberge?

M. CHEVRIER: N'avez-vous pas une piste d'atterrissage à cet endroit?

M. GORDON: Oui. Je ne sais pas dans quelle mesure elle est utilisée.

M. SOMMERVILLE: Il y a une piste d'atterrissage pour de petits avions.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je pense à quelque chose de plus considérable.

M. GORDON: Il ne faut pas oublier que la saison est très courte à Jasper. Nous ne pourrions faire face au coût d'un aéroport qui fonctionnerait pendant une si courte saison.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Si vous n'en avez pas, nous aborderons la rubrique "Nouvelles réalisations".

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire quels embranchements vous projetez de construire en 1959?

M. GORDON: Nous n'envisageons pas l'aménagement de nouvelles lignes au sujet desquelles nous serions prêts à présenter un bill. Toutes celles qui sont en voie de construction ont été approuvées par le Parlement. Ces entreprises comprennent, entre autres, les embranchements de Moak Lake, d'Optic et de Chisel dont nous avons parlé l'année dernière. Nous ne projetons rien de nouveau. Cependant on est à faire un certain nombre de tracés.

M. FISHER: Est-ce qu'une des études concerne la ligne qui va au nord-est de Nakina?

M. GORDON: Cette ligne a été mentionnée mais il n'y a encore rien de défini à ce sujet.



M. FISHER: La construction d'une voie ferrée à cet endroit modifiera-t-elle la situation?

M. GORDON: Tout dépend de l'entente que nous pourrions conclure, en fait de garantie, avec les dirigeants de la mine établis aux limites de ce territoire.

M. FISHER: Avez-vous étudié la possibilité d'ouvrir un quai pour le chargement du minerai à Nipigon?

M. GORDON: Il n'y a encore rien de défini. Dans les questions de ce genre, nous avons l'habitude de discuter avec les personnes intéressées au développement minier. Si elles peuvent nous démontrer qu'elles sont prêtes à fournir une garantie pour la construction d'une route, nous procéderons à l'étude de l'entreprise afin d'en déterminer le coût et d'évaluer la nature de la garantie.

M. FISHER: On dit que le Pacifique-Canadien étudie les possibilités de chargement à Jackfish. J'espère que le National-Canadien participera pleinement à l'entreprise et ne laissera pas le Pacifique-Canadien agir seul.

M. GORDON: Je puis vous assurer que nous surveillons nos intérêts à cet endroit mais les dirigeants d'Anaconda ne sont pas suffisamment avancés dans le financement de l'exploration des gisements miniers.

M. CHEVRIER: Quel est cet édifice que vous construisez à la sortie immédiate de Montréal. Est-ce que c'est un embranchement?

M. GORDON: Vous voulez parler de la gare de triage de la Côte de Liesse?

M. CHEVRIER: La voie semble aller dans cette direction.

M. GORDON: C'est sans doute cette gare. C'est la nouvelle cour de triage à buttes de notre centre ferroviaire à Montréal.

M. CHEVRIER: Est-elle exclusivement destinée au trafic-marchandises?

M. GORDON: Oui. C'est la principale cour de triage de cette région.

M. CHEVRIER: N'avez-vous pas fait dévier une partie de la ligne des voyageurs?

M. GORDON: Vous voulez parler du détour que fait la voie du Pacifique-Canadien à Lachine.

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Cette situation résulte de l'entente conclue entre nous et la ville de Lachine et en vertu de laquelle nous avons tracé la ligne de façon à ne pas traverser le centre de la ville. Si nous avions enlevé notre voie afin d'avoir accès à notre cour à la Côte de Liesse, nous aurions été obligés de couper la ville de Lachine exactement en deux. Nous avons eu des pourparlers depuis plusieurs années avec les autorités de la ville et nous en sommes venus à une entente à l'amiable. Il a été convenu que le Pacifique-Canadien dévierait vers le nord et que nous suivrions le côté sud de la voie afin d'éviter le centre de Lachine tout en ayant accès à notre gare de triage.

M. CHEVRIER: Devront-ils traverser votre voie ou devrez-vous traverser la leur?

M. GORDON: Non. Nous avons décidé d'étager les voies et nous devons payer les frais du déplacement de la voie.

M. MONTEITH (*Verdun*): A propos de Lachine, j'ai entendu dire que vous projetez la fermeture de la station de Lachine?

M. GORDON: Oui. La voie qui passe actuellement par Lachine sera fermée, mais elle servira de ligne d'aiguillage à une ou deux industries qui restent sur la voie en cul de sac. Il n'y aura pas de trafic régulier et le service-voyageurs sera discontinué.

M. MONTEITH (*Verdun*): Il n'y aura plus de station près de Lachine après ce changement?



M. GORDON: Il n'y aura plus de station pour voyageurs.

M. FISHER: Comment fonctionne votre nouvelle ligne qui va à Manitouswadge et où vous entrez très directement en concurrence avec le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Elle fonctionne assez bien. J'aimerais y voir un trafic plus considérable, mais nous ne sommes pas trop désappointés.

M. FISHER: Est-ce que vos recettes sont suffisantes pour payer vos déboursés?

M. GORDON: Je pense que oui.

M. CHEVRIER: Je crois que cette voie fonctionne depuis environ quatre ans. La loi a été adoptée en 1954.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien a expédié son premier chargement de minerai il y a environ trois ans.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous réalisez un profit tous les ans?

M. GORDON: C'est notre avis. Nous pensons que cette voie a de grandes possibilités.

M. FISHER: Je ne peux encore comprendre pourquoi il y a deux voies à cet endroit.

M. GORDON: Nous non plus. Nous étions établis à cet endroit les premiers. Le Pacifique-Canadien est venu par le sud.

Nous avons l'impression d'avoir la préférence. Mais les exploitants de la région ont décidé d'avoir deux chemins de fer et ils ont fait des démarches auprès du Pacifique-Canadien, qui a accepté de construire. A ma connaissance, il n'y avait aucun moyen de les en empêcher.

M. FISHER: Pouvons-nous poser des questions au sujet de la rubrique "Voies"?

Le PRÉSIDENT: Oui

M. FISHER: Avez-vous quelque projet en ce qui concerne la mine Atikokan? Je crois que les exploitants sont à prendre des dispositions afin d'augmenter considérablement le trafic.

M. GORDON: Parlez-vous de Steep-Rock?

M. FISHER: Oui

M. GORDON: Jusqu'à présent nous avons été désappointés au sujet de la valeur des chargements en provenance de Steep-Rock. Notre équipement nous permettrait de transporter une quantité de minerai très supérieure à celle qui a été produite cette année et à celle qui est prévue pour l'année prochaine. Nous allons surveiller attentivement l'expansion de cette région.

M. FISHER: A propos du quai de chargement de minerai situé à Port-Arthur, est-ce qu'il desservira les entreprises qui pourront s'établir dans la région de Shebandowan? Est-ce que ce quai demeurera en activité?

M. GORDON: Oui. Le quai desservira la région à condition qu'on emploie les voies du National-Canadien.

M. FISHER: Il n'est donc pas maintenu en activité exclusivement pour la région de Steep-Rock?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: A propos de la rubrique "Nouvelles lignes", pourriez-vous me dire où en est rendue la construction de la seconde moitié de la ligne de Chibougamau qui va de Saint-Félicien au lac Caché?

M. GORDON: La construction est en bonne voie.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'elle sera complétée cette année?



M. GORDON: Le régalage et la construction des ponts ont fait beaucoup de progrès et on a commencé à poser les rails. Nous espérons que nous serons prêts à inaugurer notre service vers la fin de 1959, c'est-à-dire cette année.

M. CHEVRIER: Est-il vrai que l'entrepreneur ou les entrepreneurs rencontrent des difficultés assez sérieuses?

M. GORDON: Les entrepreneurs ont éprouvé certaines difficultés que nous étudions actuellement. Certains entrepreneurs prétendent qu'ils ont perdu de l'argent en exécutant certaines sections des travaux.

M. CHEVRIER: Il me semble que j'ai déjà entendu cette plainte.

M. GORDON: Oui, ce mécontentement existe déjà depuis quelque temps et j'ignore quel en est le résultat en ce moment.

M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une question au sujet d'un autre chemin de fer? On a fait des demandes récemment auprès du ministre des Transports au sujet du chemin de fer de Gaspé et je constate que le National-Canadien a étudié différents tracés. Est-ce que ces études ont progressé au cours des deux dernières années?

M. GORDON: Non. Nous avons fait plusieurs études de la question au cours des dernières années. De fait, nous avons examiné sept tracés différents, mais aucun ne nous a paru rentable. Nous n'avons donc aucun projet définitif en vue de prolonger la ligne de Gaspé.

M. CHEVRIER: Je croyais qu'une de ces routes pouvait devenir rentable au moyen d'une subvention gouvernementale?

M. GORDON: Une des routes paraissait rentable, mais les entrepreneurs ont changé d'idée et ils ont tracé une route jusqu'à...

M. CHEVRIER: Murdochville?

M. GORDON: Non, ce n'est pas là le port en question.

M. CHEVRIER: Gaspé alors?

M. GORDON: Non, ce n'est pas cela.

M. CHEVRIER: La route va de Gaspé à Murdochville.

M. GORDON: Est-ce que la ville de Murdochville est située sur la côte?

M. CHEVRIER: Non, elle est à l'intérieur des terres.

M. GORDON: Je veux parler d'un autre endroit.

M. CHEVRIER: Oh, vous voulez parler de Sainte-Anne-des-Monts.

M. GORDON: De toute façon, aucun des tracés que nous avons examinés n'était rentable.

M. FISHER: En ce qui concerne l'outillage automatique destiné à l'entretien des voies, avez-vous complété vos achats ou avez-vous d'autres achats à faire?

M. GORDON: Sur quelle voie?

M. FISHER: A propos de l'outillage automatique que vous employez pour la pose du ballast, le soulèvement et la mise en place des traverses.

M. GORDON: C'est là un programme permanent. Notre budget contient chaque année une somme votée à cet effet. Les machines se détériorent. Bien que nous ayons un outillage presque complet, tous les ans un certain montant de notre budget d'immobilisation est destiné à renouveler cet outillage.

M. FRASER: Monsieur le président, à propos de matériel roulant, l'an dernier, j'ai proposé au Comité de peindre les wagons-marchandises d'une couleur pâle ou à l'aluminium afin d'éviter que les automobiles ne heurtent le côté de ces wagons. Est-ce que M. Gordon pourrait nous dire combien de wagons le National-Canadien a peints?

M. GORDON: Aucun.



M. FRASER: Pour quelle raison?

M. GORDON: Bien, en premier lieu...

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est dix heures moins un quart et j'ai proposé que nous ajournions à dix heures moins un quart et que nous revenions demain matin à neuf heures.

M. FRASER: Monsieur Gordon, voulez-vous répondre à cette question demain matin?

M. GORDON: Oui, monsieur Fraser, je vous donnerai la réponse demain matin.



## RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Entre	Service	Millage (aller seulement)	Voyages aller et retour chaque jour	Fréquence du service
Bathurst-Tracadie (N.-B.).....	L.C.L. (1) et messageries.....	31	1	L au V
Bathurst-Shippigan (N.-B.).....	L.C.L. et messageries.....	77	1	L au V
Campbellton-Bathurst (N.-B.)....	L.C.L.....	79	1	L au V
Campbellton-Dalhousie (N.-B.)...	Messageries, courrier et bagages	16	2	L au D
Charlottetown-Georgetown (Î. du P.-É.)	L.C.L. messageries et courrier..	49	1	L au D
Charlottetown-Murray Harbour...	L.C.L. messageries et courrier..	68	1	L au D
Charlottetown-Souris-Elmira (Î. du P.-É.).....	L.C.L. messageries et courrier..	72	1	L au D à Souris
		92		Ma. et V à Elmira
Charlottetown-Summerside (Î. du P.-É.).....	L.C.L. et messageries.....	48	1	L au D
Fredericton-Edmundston (N.-B.)..	L.C.L.....	205		départ Ma. et J retour Me. et V.
Halifax-Shelburne (N.-É.).....	L.C.L.....	168		départ lundi retour mardi
Halifax-Bridgewater-Lunenburg (N.-É.).....	L.C.L.....	77	1	Jeudi
Halifax-Truro (N.-É.).....	L.C.L.....	72	1	Me. et V
Inverness-Port Hawkesbury (N.-É.).....	L.C.L. et messageries.....	57	1	Ma. et S
*Lunenburg-Mahone Bay (N.-É.)...	Messageries.....	8	2	L au D
Moncton-Havelock (N.-B.).....	L.C.L. et messageries.....	31	1	Ma. Me. V
Moncton-Newcastle (N.-B.).....	L.C.L. et messageries.....	87	1	Ma. Me. V
Moncton-Pointe-du-Chêne (N.-B.)..	Messageries, courrier et bagages	25	1 (2)	L au V (S)
Moncton-Richibucto (N.-B.).....	L.C.L. et messageries.....	62	1	L au V
*Mulgrave-Havre Boucher (N.-É.)	Messageries.....	10	2	L au D
Moncton-Saint John (N.-B.).....	L.C.L. et messageries.....	98	1	L au V
Moncton-Springhill Jet.—River Hebert (N.-É.).....	L.C.L. et messageries.....	72	1	L au V
Newcastle-Chatham (N.-B.).....	L.C.L.....	16	2	L au V
Newcastle-Fredericton (N.-B.)....	L.C.L. et messageries.....	115	1	L au D
Newcastle-Loggieville (N.-B.)....	Messageries et courrier.....	18	4	L au D
New Glasgow-Port Hawkesbury (N.-É.).....	L.C.L.....	79	1	L au V
New Glasgow-Oxford (N.-É.).....	L.C.L.....	94	1	Samedi
New Glasgow-Thorburn- Sunnybrae (N.-É.).....	L.C.L., messageries et bagages (1 voyage à Sunnybrae et Hopewell 1 voyage à Thorburn et 2 voyages à Trenton, N.-É.)	35	4	L au D
Pictou-New Glasgow (N.-É.).....	Messageries, courrier et bagages	18	3	L au D
Rivière-du-Loup-Edmundston (N.-B.).....	Messageries.....	88	1	L au D
Sackville-Cape Tormentine (N.-B.).....	L.C.L.....	41	1	Ma. et V
Springhill Jet-Springhill (N.-É.)..	L.C.L. et messageries.....	4	3	L au D
Summerside-Tignish (Î. du P.-É.)	L.C.L. et messageries.....	76	1	L au D
*Sydney-Glace Bay (N.-É.).....	Messageries.....	11.9	1	L au D
*Sydney-New Waterford (N.-É.)...	Messageries.....	13.9	1	L au D
Sydney-Port Hawkesbury (N.-É.)..	L.C.L.....	115	1	Me. et S
Tracadie-Bathurst (N.-B.).....	Messageries.....	91	1	L au D
Truro-Bridgetown (N.-É.).....	L.C.L.....	142	1	Samedi
Truro-New Glasgow (N.-É.).....	L.C.L.....	89	1	L au V
Truro-Springhill Jet. (N.-É.).....	L.C.L.....	87	1	Ma. et V
Yarmouth-Shelburne (N.-É.).....	L.C.L.....	88	1	L au V

(1) L'abréviation L.C.L. (Less than carload) signifie moins d'une wagonnée de trafic marchandises.



## RÉGION CENTRALE

Entre	Service	Millage (aller seulement)	Voyages aller et retour chaque jour	Fréquence du service
*Allandale-Camp Borden (Ont.)....	Messageries.....	14	2	L au D
*Allandale-Owen Sound (Ont.)....	Messageries.....	75.6	1	L au V
Belleville-Picton (Ont.).....	L.C.L.....	22	1	L au V
*Brockville-Prescott (Ont.).....	Messageries.....	12.6	2	L au V
Cobourg-Port Hope (Ont.).....	L.C.L.....	8	1	L au V
*Côteau-Valleyfield (Qué.).....	Messageries et courrier.....	8	3 (5)	L au V(S)
Fort William-Longlac (Ont.).....	Messageries, bagages et courrier	182	1	tous les jours
*Galt-Guelph-Hespeler-Preston....	Messageries.....	17.5	1	L au D
Geraldton-Longlac (Ont.).....	L.C.L.....	25	1	L au V
*Hamilton-Dundas (Ont.).....	Messageries.....	7	2	L au D
Hamilton-Caledonia-Port Dover- Port-Rowan (Ont.).....	L.C.L. et messageries.....	74	1	L au D
Hamilton-Dunnville-Simcoe(Ont.)	Messageries et bagages.....	76	1	L au D
*London-Simcoe (Ont.).....	Messageries.....	73.5	1	L au D
*Montréal-Abbotsford (P.Q.).....	Messageries.....	38	1	L au V
*Montréal-Dominion (P.Q.).....	Messageries.....	8.9	2 (1)	L au V (S)
*Montréal-Huntingdon (P.Q.).....	Messageries.....	54.5	1	L au V
*Montréal-Joliette-Grand'Mère....	Messageries.....	114	1	L au V
*Montréal-Aéroport de Montréal (P.Q.).....	Messageries.....	12.5	7	tous les jours
*Montréal-Pointe-Claire (P.Q.)....	Messageries.....	15.1	1	L au V
*Montréal-Québec (P.Q.).....	Messageries.....	169	1	D au V
*Montréal-Rawdon (P.Q.).....	Messageries.....	55.7	1	L au D
*Montréal-Rivière Beaudette (P.Q.).....	Messageries.....	96.5	1	L au V
*Montréal-St-Lambert (P.Q.).....	Messageries.....	5.6	1	L au D
*Montréal-Saint-Laurent (P.Q.)....	Messageries.....	6.2	2 (1)	L au V(S)
*Montréal-Trois-Rivières (P.Q.)....	Messageries.....	103.8	1	L au D
*Montréal-Valleyfield-Huntingdon- Saint-Martin (P.Q.).....	Messageries.....	118	1	Samedi
*Montréal-Victoriaville (P.Q.)....	Messageries.....	129	1	L au D
Napanee-Forfar-Ottawa (Ont.)....	L.C.L. et messageries.....	156	1	L au V
*Niagara-Falls-Fort-Érié (Ont.)....	Messageries.....	22.5	2	L au D
Oshawa-Bowmanville (Ont.).....	L.C.L.....	9	1	L au D
Oshawa-Whitby-Port Perry (Ont.)	L.C.L. et messageries.....	20	1	L au V
*Pembroke-Eganville (Ont.).....	Messageries.....	13	1	L au D
Picton-Belleville (Ont.).....	Messageries et courrier royal..	22	1	L au D
Port Arthur-Red Rock (Ont.)....	L.C.L.....	65	1	L au V
*Richmond-Québec (P.Q.).....	Messageries.....	115	1	L au D
St. Catharines-Fonthill-Welland- Port Colborne (Ont.).....	L.C.L., bagages et messageries.	24.3	3	L au D
*Saint-Jean-Montréal (P.Q.).....	Messageries.....	26	1	L au D
*Sarnia-Parkhill (Ont.).....	Messageries.....	58	1	L au V
*Sherbrooke-Coaticook (P.Q.)....	Messageries.....	25	1	L au D
*Simcoe-Brantford (Ont.).....	Messageries.....	24	1	L au D
*Toronto-Bowmanville (Ont.).....	Messageries.....	44.5	1	L au D
*Toronto-Aéroport de Malton (Ont.)	Messageries.....	19	8	tous les jours
*Toronto-Malton (Ont.).....	Messageries.....	21	2	L au D
*Toronto-Richmond Hill (Ont.)....	Messageries.....	15	2	tous les jours
*Windsor-Kingsville (Ont.).....	Messageries.....	28.4	1	L au D



## RÉGION DE L'OUEST

Entre	Service	Millage (aller seulement)	Voyages aller et retour chaque jour	Fréquence du service
*Edmonton-Edson (Alb.).....	Messageries.....	215.1	aller ou retour seulement	tous les jours L au D
*Edmonton-Grand Centre (Alb.)...	Messageries.....	240.4	1	L au D
*Edmonton-Lloydminster (Alb.)...	Messageries.....	187.5	1	L au D
*Kamloops-Kamloops Jct. (C.-B.)	Messageries.....	5	4	L au D
Battleford-Nord-Battleford (Sask.)	L.C.L. et messageries.....	3.8	1	L au V
Regina-Weyburn (Alb.).....	L.C.L. et messageries.....	73	1	L au D
Le Pas-Flin Flon (Man.).....	L.C.L.....	92	1	L au V
*Vancouver-New Westminster (C.-B.).....	Messageries.....	12	1	L au D
*Vancouver-Pt. Mann (C.-B.).....	Messageries.....	16	1	L au D
Winnipeg-Gypsumville (Man.).....	L.C.L. et messageries.....	162	1	Ma. Me. V et S

NOTA: Le millage pour aller seulement est la distance parcourue du point de départ au point d'arrivée en desservant les points intermédiaires et non pas nécessairement la distance directe entre le point de départ et le point d'arrivée.

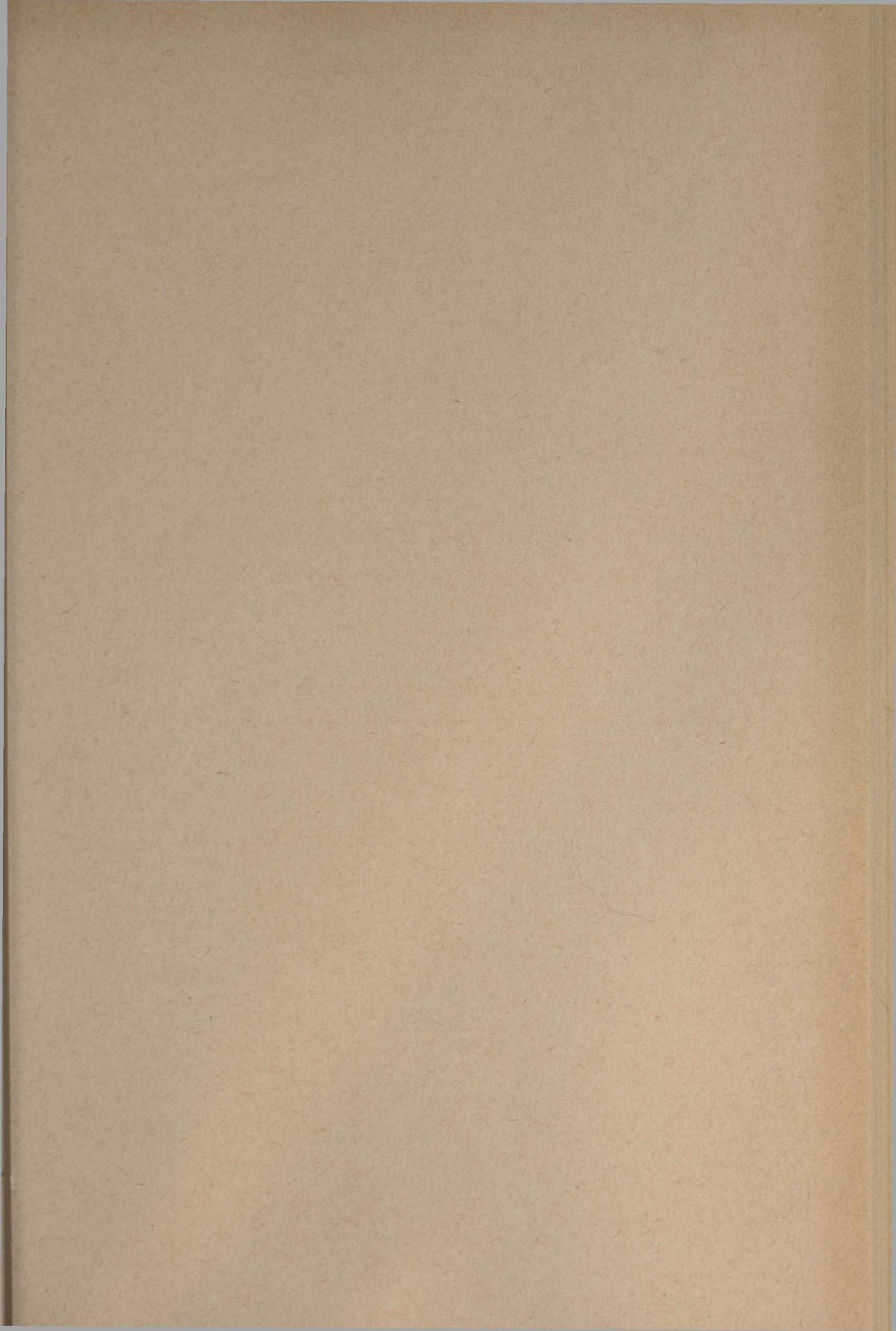
Dans tous les cas, ces services sont des services auxiliaires ou des services qui remplacent des services de trains.

## NATIONAL-CANADIEN—LIGNES CANADIENNES

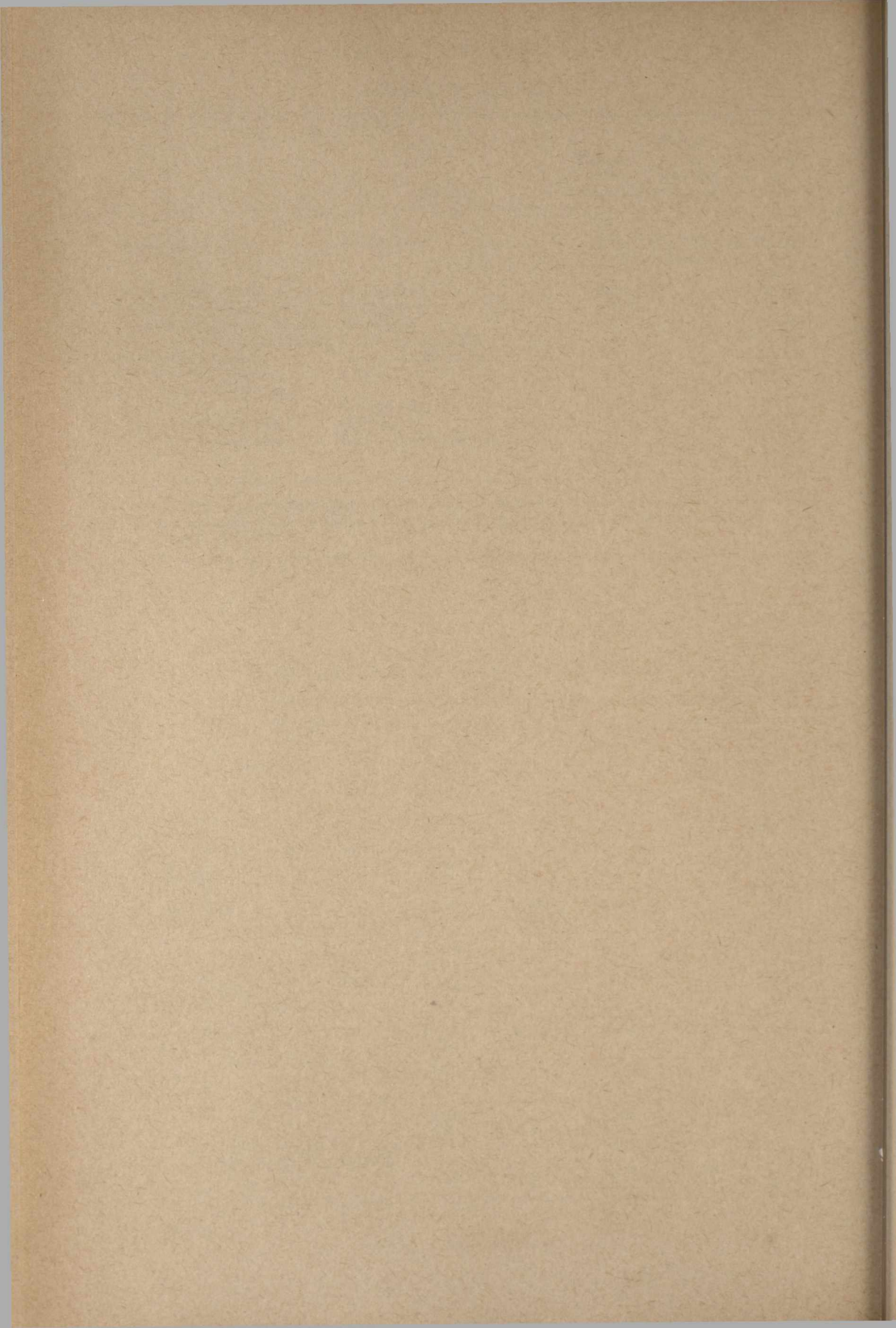
COMPARAISON DU NIVEAU DE L'EMPLOI POUR LA PÉRIODE 1954-1958, PAR GROUPES D'EMPLOYÉS

Groupes d'employés	Année				
	1958	1957	1956	1955	1954
Tous les employés.....	104,103	114,750	116,324	109,094	111,601
Pourcent du total.....	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Travail général.....	18,022	18,782	18,746	18,245	18,527
Pourcent du total.....	17.3	16.4	16.1	16.7	16.6
Voie et construction.....	20,322	22,636	23,086	20,170	20,376
Pourcent du total.....	19.5	19.6	19.8	18.5	18.2
Outillage.....	21,236	24,972	26,254	42,912	27,074
Pourcent du total.....	20.4	21.8	22.7	22.8	24.3
Transport (Sédentaires).....	12,450	13,625	13,655	14,096	13,896
Pourcent du total.....	12.0	11.9	11.7	12.9	12.5
Transport (Itinérants).....	16,882	18,664	18,769	16,220	16,144
Pourcent du total.....	16.2	16.3	16.1	14.9	14.5
Communications.....	5,829	6,237	6,017	5,750	5,490
Pourcent du total.....	5.6	5.4	5.2	5.3	4.9
Messageries.....	5,995	6,329	6,325	6,247	6,261
Pourcent du total.....	5.8	5.5	5.4	5.7	5.6
Transport routier (rail) et travaux à l'exté- rieur.....	3,367	3,505	3,472	3,454	3,833
Pourcent du total.....	3.2	3.1	3.0	3.2	3.4

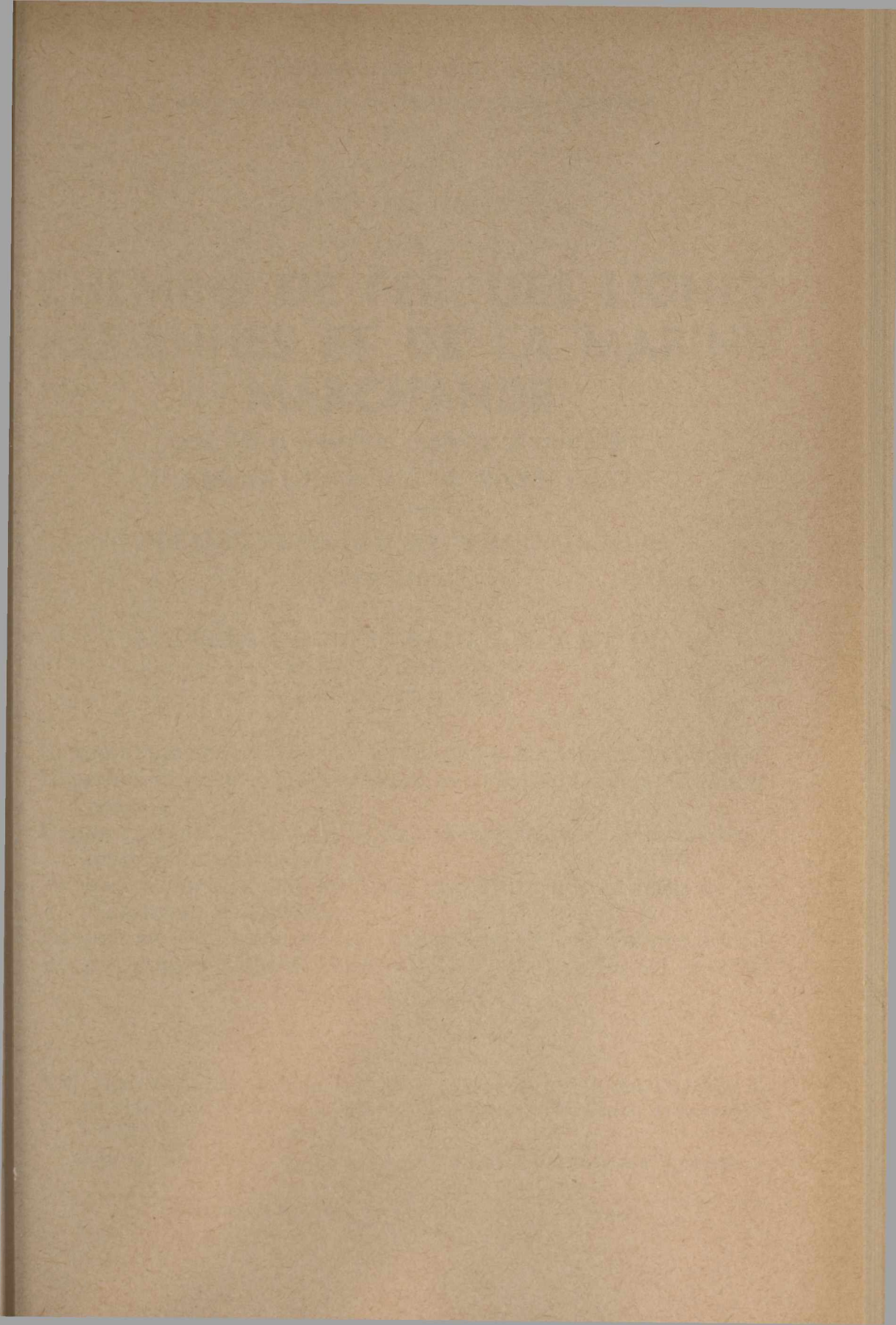




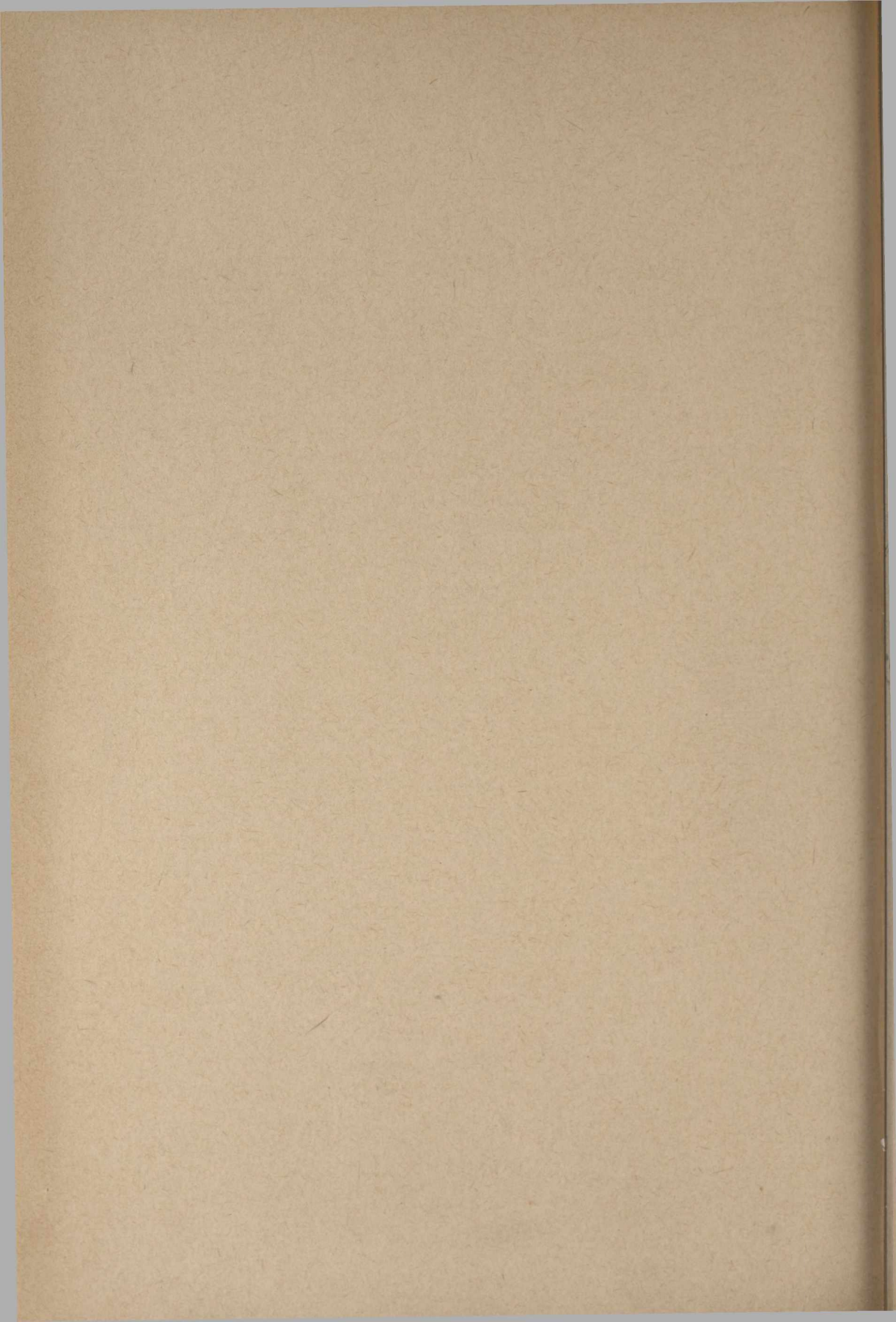














CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

---

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCES DU MERCREDI 6 MAI ET DU  
JEUDI 7 MAI 1959  
(séance du matin)

Rapport annuel de 1958 des chemins de fer Nationaux du Canada;  
Dépenses de premier établissement et compte du revenu estimatif  
pour 1959;

Rapport annuel de 1958 de la *Canadian National (West Indies)  
Steamships, Limited*;

Rapport annuel de 1958 du Trust des Titres des chemins de fer  
Nationaux du Canada;

Rapport au Parlement par les vérificateurs Geo. A. Touche & Co.;

Budget principal des dépenses de 1960 (postes 410, 411 et 419).  
(Voir le Fascicule 1)

---

TÉMOINS:

MM. Donald Gordon, C.M.G., S. F. Dingle et J. L. Toole, des Chemins de  
fer Nationaux du Canada; MM. H. H. Ross et J. W. Beech de la société  
George A. Touche & Company.

(Les procès-verbaux et témoignages relatifs à Air-Canada figurent  
au fascicule 3.)



COMITÉ SESSIONNEL DES CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES  
ET DE LA MARINE MARCHANDE QUE L'ÉTAT POSSÈDE,  
EXPLOITE ET CONTRÔLE

*Président:* L'honorable W. Earl Rowe

*Vice-président:* Yvon R. Tassé

et MM.

Badanai	Fisher	McWilliam
Bourbonnais	Fraser	Mitchell
Brassard ( <i>Lapointe</i> )	Granger	Monteith ( <i>Verdun</i> )
Broome	Grills	Pascoe
Carter	Horner	Robinson
Chevrier	( <i>Jasper-Edson</i> )	Smallwood
Chown	Kennedy	*Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Creaghan	Martini	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Drysdale	McPhillips	

*Chef adjoint de la division des comités:*  
Antonio Plouffe.

\*A remplacé M. Grills le mercredi 6 mai.

NOTA: Aucun budget des immobilisations n'a été prévu pour l'année 1959 à l'égard de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, bien que l'Ordre de renvoi de la Chambre des communes en date du 29 avril, renvoie ledit budget au Comité.



ORDRE DE RENVOI

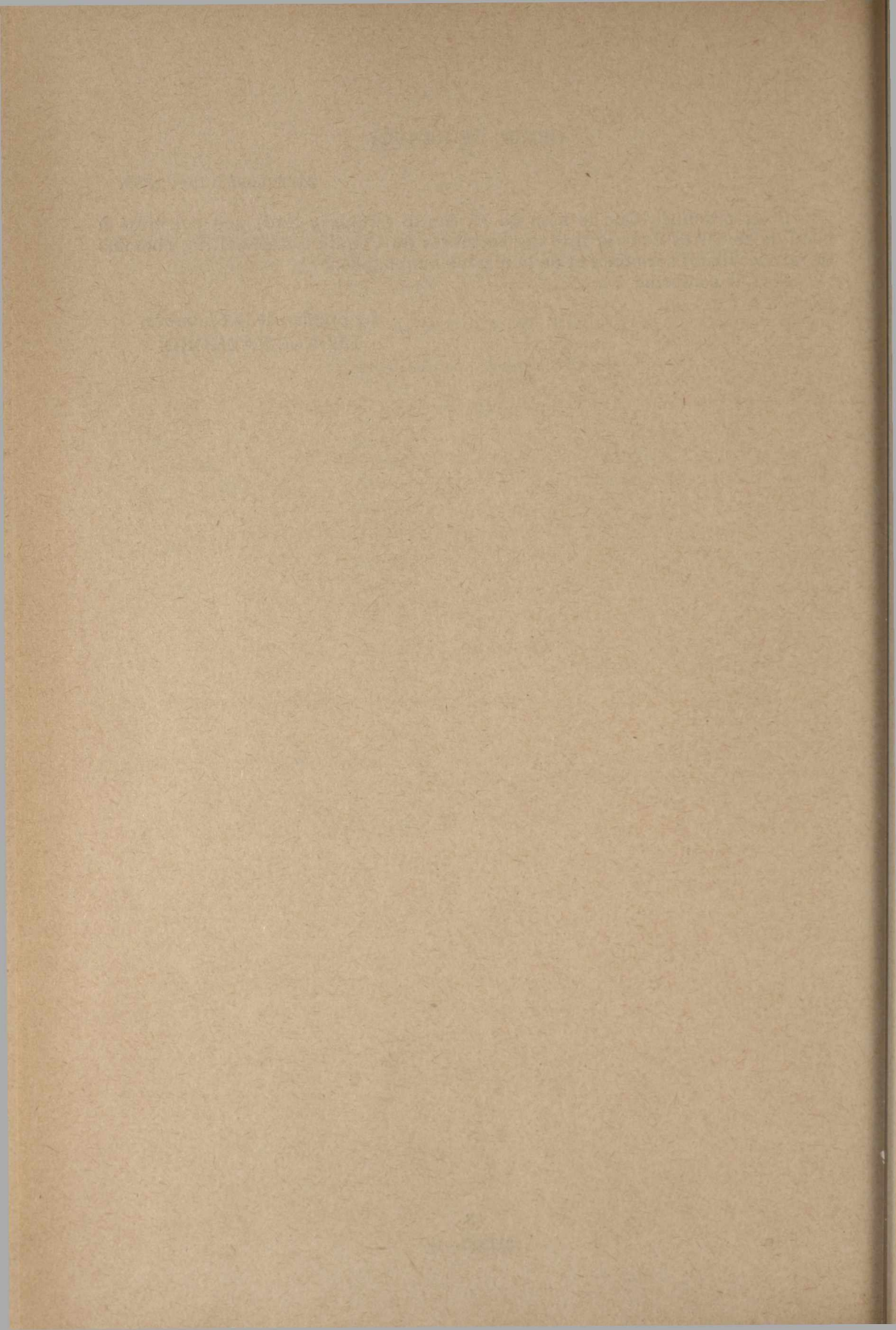
MERCREDI 6 mai 1959.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Smith (*Calgary-Sud*) soit substitué à celui de M. Grills dans la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Certifié conforme.

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







## PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 6 mai 1959

(5)

### SÉANCE DU MATIN

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 9 heures du matin, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

*Présents:* MM. Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé. (19)

*Aussi présents:* L'honorable George H. Hees, ministre des Transports, et M. C. A. Cathers, député.

*Témoins:* MM. Donald Gordon, S. F. Dingle, J. L. Toole, respectivement président de la compagnie et du conseil d'administration, vice-président (Exploitation) et vice-président (Comptabilité et finance); MM. R. T. Vaughan, W. Dodds, R. Sommerville, directeur de la *Canadian Hotels Ltd.*, tous des Chemins de fer Nationaux du Canada, et MM. Howard T. Ross et J. W. Beech, représentants de la société George A. Touche & Co.

L'interrogatoire de M. Gordon se poursuit. Ce dernier est assisté de MM. Dingle et Toole.

Le témoin est de nouveau interrogé au sujet de la rubrique intitulée "Nouvelles réalisations".

Le témoin donne un exposé sur la *Western Union* et sur la Société canadienne des télécommunications transmarines.

A 11 heures, l'interrogatoire de M. Gordon est interrompu et le Comité lève la séance jusqu'à 3 heures ou jusqu'après l'appel de l'Ordre du jour à la Chambre des communes.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

La séance est reprise à 3 heures et demie, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

*Présents:* MM. Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Pascoe, Rowe, Smallwood, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé. (19)

*Aussi présents:* L'honorable George H. Hees, ministre des Transports, M<sup>me</sup> Jean Casselman, député, et M. John B. Hamilton, député.

*Témoins:* Les mêmes qu'à la séance du matin.



M. Drysdale pose la question de privilège. Il parle d'un article sur les taux compensatoires qui a paru dans la *Montreal Gazette* et qui, à mon avis, est trompeur.

M. Donald Gordon est appelé et, avec le concours de MM. Dingle et Toole, répond aux questions posées sur les rubriques suivantes:

Nouvelles réalisations  
Généralités (remarques)  
Revue de l'année.

En ce qui concerne la dernière rubrique ci-haut, M. Gordon donne lecture d'un exposé supplémentaire et ajoute certaines observations.

M. McPhillips demande que le témoin révèle le prix de vente d'une transaction qui, en 1947, concernait le port de Victoria. Au nom de la direction, M. Gordon hésite à dévoiler le montant de ladite transaction, pour les raisons suivantes:

- a) Sa réponse constituerait un abus de confiance ou un manque de discrétion à l'égard de ceux qui ont fait affaire avec le National-Canadien;
- b) Il aurait fallu donner des renseignements venant des dossiers personnels de directeurs ou d'employés;
- c) La divulgation des renseignements demandés pourrait nuire à la position du N.-C. sur le marché de la concurrence,
- d) La divulgation de ces renseignements serait de nature à empêcher la compagnie de conclure des transactions avantageuses ou à rendre ces transactions moins avantageuses.

On déclare aussi que cette attitude a toujours reçu l'appui du Comité.

M. Drysdale propose que toute décision soit différée jusqu'à ce que le témoin ait eu le temps d'étudier la question plus à fond.

A la suite d'un débat, M. McPhillips propose, avec l'appui de M. Drysdale, que le président des Chemins de fer Nationaux du Canada dévoile le montant obtenu en 1947 par la compagnie à la suite de la vente des quais du GTP situés dans le port de Victoria.

La proposition, mise aux voix, est rejetée par 10 voix contre 4.

Le Comité interroge alors M. Gordon au sujet du rapport annuel.

Sur la proposition de M. Fraser, présentée avec l'appui de M. Kennedy, le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1958, y compris les états financiers et statistiques, est approuvé.

A la suite d'une suggestion de M. Fisher, M. Donald Gordon donne un exposé de la façon que le Comité a procédé jusqu'à l'heure actuelle et il propose une modification de cette procédure (*voir les témoignages de ce jour*).

Le président rappelle aux membres du Comité qu'une envolée au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent est convenue pour le jeudi 7 mai, entre 11 heures et demie du matin et 2 heures et demie de l'après-midi.

L'interrogatoire de M. Gordon est interrompu à 6 heures et le Comité s'ajourne au jeudi 7 mai, à 9 heures et demie du matin.

*Le chef adjoint de la division des comités,*  
Antonio Plouffe.



JEUDI 7 mai 1959

(7)

## SÉANCE DU MATIN

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de l'honorable Earl Rowe.

*Présents:* MM. Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé. (21)

*Aussi présents:* L'honorable George Hees, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des Chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de MM. S. F. Dingle, vice-président (Exploitation), J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et Finance), J. H. Spicer, chef de la division du budget, R. T. Vaughan, adjoint au président, W. Dodds, R. Sommerville, directeur de la *Canadian Hotels Limited*.

Le président constate qu'il y a quorum et déclare que la première question à étudier s'intitule Dépenses de premier établissement et compte du revenu estimatif pour 1959 des Chemins de fer Nationaux du Canada.

A la suite des délibérations et après l'interrogatoire de M. Gordon, le "budget et le compte du revenu estimatif" sont approuvés sur la proposition de M. Broome, présenté avec l'appui de M. Fraser.

Le Comité étudie ensuite le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'exercice terminé le 31 décembre 1958.

Sur la proposition de M. Fraser, présentée avec l'appui de M. Smith (*Simcoe-Nord*), le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* est approuvé.

Le Comité examine le rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1958 et, sur la proposition de M. Broome, présentée avec l'appui de M. Smith (*Simcoe-Nord*), le rapport est adopté.

Le rapport au Parlement par les vérificateurs *George A. Touche & Co.* sur le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et sur la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'exercice terminé le 31 décembre 1958 est étudié et les représentants de la Société *George A. Touche & Co.* sont interrogés.

Sur la proposition de M. Martini, présentée avec l'appui de M. Fraser, le rapport des vérificateurs est adopté.

Le Comité étudie alors séparément les postes 410, 411 et 419 du budget principal des dépenses de 1959-1960 et, après l'interrogatoire du ministre et de M. Gordon, les crédits sont approuvés.

*Il est décidé*—Que M. Gordon prépare, à l'intention des membres du Comité, un exposé contenant les modifications qu'il propose d'apporter au mode de délibération du Comité à l'égard de l'étude de l'activité des Chemins de fer Nationaux du Canada.



*Il est ordonné*—Que le président présente à la Chambre le deuxième rapport du Comité portant sur les prévisions de dépenses.

M. Gordon et les fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada se retirent, après avoir été remerciés par le président de l'aide qu'ils ont donnée au Comité.

A 11 heures et quart du matin, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures et demie de l'après-midi.

*Le secrétaire intérimaire du Comité,*  
J. E. O'CONNOR.



## TÉMOIGNAGES

MERCREDI 6 mai 1959.

### SÉANCE DU MATIN

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et prêts à commencer. Nous étudions à l'heure actuelle la rubrique intitulée "Nouvelles réalisations".

M. FISHER: Je me demande si M. Gordon ou M. Dingle connaît un certain Albert Wren, de Kenora.

M. DONALD GORDON (*président des Chemins de fer Nationaux du Canada*): Le nom ne m'est pas connu.

M. FISHER: J'attire votre attention sur ce document parce qu'il concerne les voies. Ne tenez pas compte du premier paragraphe, car il est un peu échevelé.

M. GORDON: Je me demande s'il est nécessaire de verser cela au compte rendu. Si vous le faites, l'histoire fera le tour du pays avant que j'aie eu la chance d'y répondre.

M. DRYSDALE: Serait-il possible que M. Fisher en donne lecture sans que le sténographe le prenne?

Le PRÉSIDENT: Si M. Fisher dit que le document est insensé, cela se pourrait, et je ne suis pas d'avis que le Comité perde du temps à s'y arrêter.

M. FISHER: A mon sens, le premier paragraphe est injuste envers les Chemins de fer Nationaux du Canada. Vient ensuite une accusation précise, qui est appuyée par l'un des hommes les plus en vue de l'industrie forestière dans l'Ontario. Le passage se lit ainsi:

Les Chemins de fer Nationaux du Canada emploient une comptabilité "insensée" organisée par un économiste "fanatique" aux idées "bizarres", affirme Albert Wren, député de Kenora à la législature provinciale. Il parlait vendredi devant le Comité d'expansion économique du Nord-Ouest de l'Ontario.

M. Wren prétendait que le chemin de fer avait acheté des traverses fabriquées dans l'Alberta et les avait expédiées aussi loin qu'à Sault-Sainte-Marie (Ontario), quand le besoin s'en faisait sentir. Selon le député, le chemin de fer prétend que ses traverses coûtent moins cher parce que le prix de vente de l'Alberta est inférieur à celui de l'Ontario.

Les frais de transport ne sont pas comptés quand le National-Canadien prétend payer les traverses de l'Alberta moins cher que celles qui sont fabriquées en Ontario, déclare M. Wren. "Quelle sorte de folle comptabilité est-ce? demande-t-il."

Dans un mémoire présenté vendredi au comité gouvernemental, M. R. J. Prettie, représentant la *Northern Wood Preservers*, signale que les poteaux, les traverses et le bois d'œuvre ne viennent que des bois de choix, tandis que le bois à pâte peut venir d'une plus grande variété de bois. Toute forêt vierge contient environ 25 p. 100 de bois de choix, tandis que le bois à pâte peut être tiré du restant.



J'en saute un peu parce que cela n'a rien à voir avec la question. L'article se poursuit ainsi:

M. Julian Merrill, vice-président de la *Great Lakes Paper Company Limited*, en parlant des circonstances où le N.-C. avait refusé d'acheter des traverses d'une compagnie locale, a déclaré que le chemin de fer avait entrepris un programme de "représailles". Il a dit qu'au-paravant le National-Canadien avait voulu obtenir des traverses lorsqu'il n'y en avait pas dans la région. "Maintenant le chemin de fer se venge, a-t-il ajouté."

M. GORDON: Je voudrais faire quelques remarques à ce sujet. Je souhaiterais pouvoir employer le même langage que ce monsieur,—non, je ne l'appellerai pas un monsieur,—que la personne qui a rédigé l'article. Il est absolument et complètement insensé de suggérer que les Chemins de fer Nationaux du Canada ont entrepris un programme de représailles.

La méthode à laquelle les Chemins de fer Nationaux du Canada recourent pour obtenir leurs traverses est exactement la même que celle empruntée par le Pacifique-Canadien. Cette méthode a été éprouvée.

Nous faisons connaître ce dont nous avons besoin en diverses régions pour ce qui est du nombre de traverses, de leur prix et de leur qualité. Nous avons éprouvé une certaine difficulté en ce qui concerne la régularité des livraisons parce que, dans certaines circonstances, lorsque le marché du bois est avantageux, les personnes qui ont habituellement du bois pouvant servir de traverses se tournent vers le marché du bois d'œuvre et, quand le marché est désavantageux, elles s'adressent aux chemins de fer.

Quand le marché du bois d'œuvre est à la baisse, tout le monde cherche à vendre des traverses aux chemins de fer. En conséquence, une des conditions que nous avons posées au cours des années pour le placement de nos commandes, c'est la livraison assurée des traverses. Toute personne ayant une source d'approvisionnement authentique de traverses et capable de prouver, en fait, qu'elle peut livrer la commande, est libre de soumissionner pour les traverses dans n'importe quelle région du Canada.

J'ignore ce que voulait dire la personne en question en parlant d'une comptabilité "insensée", mais le ton de sa lettre donne à penser que, s'il y a quelque chose d'insensé dans tout cela, le signataire est assez bon juge de l'affaire.

Ces déclarations ne tiennent pas debout. Comme je l'ai déjà dit, notre méthode d'obtenir des traverses est bien établie et elle est identique à celle que suit le chemin de fer Pacifique-Canadien. L'expérience nous a prouvé que c'est le seul moyen de nous assurer la livraison des traverses commandées. Le cycle d'achat doit être régulier: les traverses que nous achetons cette année doivent être séchées et traitées, afin d'être prêtes à servir l'an prochain.

M. FISHER: Puis-je vous demander si la même situation existe quant à l'achat de bouleau et de peuplier destinés à la fabrication de portes de fourgons pour l'expédition du grain?

M. GORDON: Non, la situation est tout à fait différente. De mémoire, je ne pourrais vous donner tous les détails, mais j'imagine que cela se fait par adjudication de contrat, à la suite de soumissions régulières présentées par toute personne pouvant remplir les conditions requises.

M. FISHER: Consentiriez-vous à demander à l'un de vos fonctionnaires de faire une déclaration là-bas, c'est-à-dire dans le Nord-Ouest de l'Ontario, pour expliquer votre ligne de conduite en matière de traverses?



M. GORDON: Je le ferai volontiers. J'ignore pourquoi la question se pose. Je n'en avais pas entendu parler. L'achat des traverses est une des questions administratives du chemin de fer qui donne lieu à beaucoup de rumeurs et de racontars.

On m'a même dit que notre ligne de conduite en matière d'achat est déterminée par l'allégeance politique de la personne en cause, mais nous ignorons l'allégeance politique de ces personnes. Je puis avoir une certaine idée au sujet de quelques personnes dans cette salle, mais c'est tout.

M. FISHER: Je voudrais poser une autre question. J'ai reçu des plaintes au sujet de l'achat des traverses aux États-Unis. Est-ce qu'une partie de votre réseau passe par Warrood et achetez-vous des traverses aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, mais elles sont uniquement destinées à servir aux États-Unis.

M. FISHER: Aucune de ces traverses n'a été importée au Canada?

M. GORDON: Aucune, que je sache.

M. CHEVRIER: Un mémoire a été présenté à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada. Ce mémoire traitait surtout du transport ferroviaire. Il contenait plusieurs suggestions à propos de constructions possibles au Canada. Je m'intéresse particulièrement à une proposition qui a été faite à ce moment-là et je me demande si le chemin de fer l'a étudiée. Il s'agit d'une ligne qui irait de La Malbaie à Sept-Iles, en passant sur la côte nord du Saint-Laurent, ou, dans l'alternative, du lac Saint-Jean,—à l'endroit où votre ligne de Chibougamau à Saint-Félicien se construit à l'heure actuelle, —jusqu'à Sept-Iles et, de là, jusqu'au Labrador. A-t-on étudié cette proposition? Est-ce qu'un levé a été fait? Que pouvez-vous nous dire au sujet de ce projet?

M. GORDON: D'une façon générale nous avons étudié la possibilité de construire une telle ligne. Nous avons entamé des pourparlers avec certaines personnes intéressées, mais il n'y a rien de concret, du point de vue économique. Nous n'avons pu élaborer aucun projet, parce que nous n'avons aucune garantie de trafic.

Je crois que, à l'heure actuelle, nous avons étudié trois aspects du projet, mais tout est encore à l'étape des pourparlers. Voilà peut-être la meilleure façon de répondre à la question.

M. CHEVRIER: Puis-je ajouter ceci: les fonctionnaires de votre division de recherches ont-ils étudié la question de savoir si la route suivrait la côte nord ou si elle irait de la côte nord vers l'intérieur?

M. GORDON: Les deux hypothèses ont été étudiées. Le facteur décisif est la question d'un pont emjambant le Saguenay.

M. CHEVRIER: Voulez-vous dire le coût du pont?

M. GORDON: Oui, et l'endroit où l'on traverserait la rivière. Quant à une route vers l'intérieur, j'essaie de me représenter la carte. La route intérieure couperait en ligne droite et serait très difficile à construire.

M. CHEVRIER: Il ne serait pas nécessaire alors de traverser le Saguenay?

M. GORDON: Un prolongement de la ligne de la Malbaie longeant la côte nord du Saint-Laurent jusqu'à l'embouchure du Saguenay nécessiterait à cet endroit soit un pont, soit un transbordeur de wagons.

M. CHEVRIER: A Tadoussac?

M. GORDON: Oui. D'ailleurs, je crois que vous vous rendez compte du fait que, si cela est le moins possible, la construction d'un pont à cet endroit serait un triomphe de l'ingénieur. Nous doutons qu'il soit possible parce que la rivière, à cet endroit, est très profonde. Si l'on choisissait cette alternative, il s'agirait donc probablement d'établir un service de transbordement.



M. CHEVRIER: Vu l'expansion actuelle de la côte nord, du point de vue des ressources naturelles, n'y-a-t-il pas là un commerce intéressant pour le chemin de fer?

M. GORDON: Nous ne l'avons pas encore vu. L'expansion industrielle de la côte nord, qui comprend la production de minerai de fer, de pâte et de papier et, plus récemment, de l'aluminium, dépend, dans une très grande mesure, du transport par eau (qui coûte moins cher) pendant la saison de la navigation et, au cours de l'hiver, de l'accumulation des réserves. Or, il est possible que la saison de la navigation soit prolongée. Nous sommes très inquiets aussi des effets que pourrait avoir sur cette exploitation l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. Comme je l'ai déjà dit, après des pourparlers avec des personnes intéressées, nous avons conclu que le volume de trafic ferroviaire à l'heure actuelle ne justifie pas la mise à exécution du projet. La situation pourrait changer et nous continuerons à la surveiller de près.

Je voudrais aussi préciser que la traversée du Saguenay, sur la route intérieure, devrait s'effectuer près d'Arvida.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de poser une dernière question à ce sujet. A-t-on étudié la possibilité de raccorder cette ligne proposée à celle qui va de Sept-Îles à Schefferville?

M. GORDON: Si nous construisons la ligne, elle sera raccordée à l'autre.

M. CARTER: Monsieur le président, je désire poser une question au sujet du principe régissant l'achat des traverses de chemin de fer. Je crois comprendre que, si l'entrepreneur qui fournit les traverses réside dans une région desservie par le chemin de fer, il n'a qu'à livrer les traverses à un point quelconque et le chemin de fer se charge des frais de transport à partir de cet endroit. Dans le cas des régions desservies par les caboteurs, la ligne de conduite est différente. L'entrepreneur est non seulement obligé de transporter les traverses jusqu'au navire, mais il doit en plus payer les frais de transport jusqu'au terminus ferroviaire. Cela veut dire que le fournisseur qui réside dans une région desservie par les caboteurs est sérieusement désavantagé par rapport à celui qui est établi dans une région desservie par le chemin de fer. Je me demande si M. Gordon étudierait cette ligne de conduite en vue de mettre les navires sur un pied d'égalité avec le chemin de fer.

M. GORDON: J'étudierai ce point particulier. J'avoue ne pas connaître tous les détails relatifs à l'achat des traverses, mais je crois comprendre que tous ces facteurs entrent en ligne de compte dans la détermination des prix.

M. CARTER: Voulez-vous dire le prix imposé à la tête de ligne?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CARTER: Mais cela ne s'applique pas au port desservi par un caboteur, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact. Nous décidons ce qui est plus avantageux pour nous et nous achetons ensuite au meilleur prix possible.

M. FRASER: Nous ne sommes pas encore arrivés à l'étude de ce point, mais M. Gordon pourrait-il répondre à ma question relative aux wagons à marchandises peints d'une couleur claire ou d'une peinture lumineuse? Il y a quinze ans que je réclame cela.

M. GORDON: Voici la situation. Dans la loi qui augmente les ressources de la Caisse des passages à niveau, vous vous souviendrez qu'on y a inséré une disposition spéciale au sujet de la possibilité d'ériger des écriteaux lumineux de signalisation routière ainsi que d'apposer des marques réfléchissantes sur les côtés des wagons de chemins de fer. La Caisse des passages à niveau verserait une contribution à cet égard. Il y a eu de nombreux pourparlers à ce sujet entre l'Association des chemins de fer du Canada, qui représente tous les



chemins de fer du pays, et la Commission des transports. La Commission a ordonné que des mesures soient prises en vue d'établir un programme annuel à l'égard des écriteaux lumineux aux passages à niveau.

Reste la question de l'entretien des écriteaux, car les chemins de fer, à bon droit, prétendent que ces écriteaux sont destinés à protéger la route et non le chemin de fer. Toutefois, un programme est en voie de réalisation à l'égard des écriteaux de signalisation routière.

Pour ce qui est d'induire le matériel ferroviaire de peinture lumineuse, au cours de la discussion détaillée du problème, toutes sortes de questions se sont posées au sujet de ce qui est compris dans un programme de ce genre, en particulier la question de peindre les wagons et de les entretenir. Du point de vue pratique, les chemins de fer ont exprimé de graves doutes sur le bon sens de l'affaire.

Par exemple, en certaines circonstances, la peinture réfléchissante sur les côtés des wagons ne durerait que l'espace d'un voyage à cause de la température. En second lieu, à moins que ce règlement ne soit uniforme, c'est-à-dire que tous les wagons en provenance des États-Unis soient aussi peints de cette façon, nous sommes d'avis, en tant que cheminots, que le danger serait accru aux passages à niveau. En effet, dans un long convoi de marchandises, certains wagons auraient cette peinture réfléchissante, tandis que les wagons américains ne l'auraient pas. Ayant vu passer des wagons réfléchissants, l'automobiliste pourrait facilement croire, à la noirceur, que le train entier est passé et, en conséquence, heurter le côté des wagons non peints.

Il y a aussi le problème technique de l'endroit précis où poser la peinture. Les wagons couverts, les wagons-trémies et les wagons plates-formes ont tous des hauteurs différentes. En conséquence, il n'y aurait aucune uniformité à cet égard.

Bref, nous sommes d'avis que beaucoup de problèmes techniques doivent être résolus avant d'entreprendre un programme de ce genre. Un comité mixte a donc été créé par la Commission des transports du Canada et l'Association des chemins de fer en vue d'élaborer des opinions pratiques à ce sujet.

J'ai en mains un certain nombre de pages énumérant ces détails, mais je crois que je viens d'en donner un résumé général. Si vous me permettez d'exprimer une opinion personnelle,—et je l'exprime à titre personnel parce que notre opinion officielle a été exprimée dans un mémoire de l'Association des chemins de fer,—à mon avis ce serait une erreur d'entreprendre un programme auquel vous tenez, je le sais, monsieur Fraser, mais qui ajouterait au danger plutôt que de le réduire.

M. FRASER: En ce qui concerne les wagons américains qui ne seraient pas marqués, puis-je ajouter que presque tous les wagons américains qui viennent au Canada portent de grosses lettres blanches qui apparaissent très clairement.

M. GORDON: Vous dites "la plupart". Monsieur Dingle, pourrions-nous avoir votre opinion à ce sujet?

M. S. F. DINGLE (*Vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Dans l'ensemble, il n'y a que très peu de ces wagons.

M. GORDON: Dans l'ensemble, le nombre est plutôt restreint. Le fait est, monsieur Fraser, qu'à moins d'uniformiser le programme, à moins que la même loi n'existe aux États-Unis et n'exige que tous les wagons soient marqués, un wagon non marqué qui ferait partie d'un convoi serait un danger pour la circulation routière. A mon sens, ce serait un piège psychologique. Si l'on me demandait mon opinion,—et je crois que votre Comité me la demandera,—je protesterais énergiquement à cause de la sécurité.

M. FRASER: Quant aux écriteaux qui seront lumineux, a-t-on étudié la possibilité d'y indiquer l'angle de croisement au lieu d'avoir l'indication ordinaire?



M. GORDON: Je l'ignore. Les renseignements que j'ai ici indiquent que l'ordonnance numéro 97269 de la Commission des transports du Canada a été émise le 3 mars 1959. Si vous vous procurez un exemplaire de cette ordonnance, vous y trouverez tous les détails. Je ne les ai pas sous la main.

M. FISHER: Pour faire suite à cette question, n'y a-t-il pas tendance aux États-Unis à peindre les wagons à marchandises de couleurs plus vives?

M. GORDON: Je crois que c'est plutôt une question de réclame qu'une question d'améliorer la visibilité.

M. FISHER: Vous n'avez pas adopté de ligne de conduite dans ce sens?

M. GORDON: Pas encore. Nous essayons de peindre nos wagons couverts d'une couleur type à cause des dépenses. Je crois que cela est vrai aussi des chemins de fer aux États-Unis. Sauf erreur, ils adoptent une couleur et n'emploient que celle-là.

M. FRASER: A ce sujet, monsieur Gordon, un bon nombre des wagons frigorifiques, aux États-Unis, sont jaunes. Si vous placiez ces wagons à divers endroits de votre convoi, vous auriez le résultat désiré. Ne croyez-vous pas qu'il serait bon de placer ces wagons jaunes à divers endroits de votre train?

M. GORDON: Vous avez peut-être raison. Tout ce que je dis, c'est que votre programme augmenterait le danger. Il n'y a pas de substitut au bon sens ordinaire pour l'automobiliste qui arrive à un passage à niveau. En fait, les chiffres que j'ai sur le nombre de véhicules à moteur qui ont heurté des trains aux passages à niveau au cours de l'année 1957, les plus récents chiffres que j'aie, indiquent que 51 accidents se sont produits pendant le jour et 109, la nuit. Cela veut dire que deux fois plus de personnes avaient des difficultés le soir. Toutefois, le nombre de personnes qui ont heurté des trains le jour constitue le tiers du total.

M. FRASER: Il s'agit peut-être du jour, mais il aurait pu pleuvoir, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, mais personnellement je ne comprends pas comment on peut heurter un train de côté.

M. FISHER: Permettez-moi, monsieur le président, de poser une autre question au sujet des traverses. Le prix offert est de toute première importance en ce qui concerne les traverses. Tenez-vous compte du transport?

M. GORDON: C'est plutôt le prix de la livraison jusqu'au chemin de fer, mais le prix n'est qu'un seul facteur. La garantie de livraison est un autre facteur. Par exemple, prenons le cas où un entrepreneur,—le terme fournisseur serait plus juste,—s'occupe de réunir des traverses dans une région donnée en en obtenant de petites quantités ici et là. Certains cultivateurs pourraient avoir 50 ou 75 traverses. Évidemment, ce ne serait pas pratique pour eux de nous les livrer. Ce que nous essayons alors de faire, c'est de conclure des arrangements avec un seul fournisseur pour 2,000, 3,000 ou 5,000 traverses. Ce fournisseur devient en quelque sorte un collecteur de traverses. C'est là que les rumeurs et les insinuations surgissent, car il se peut que le fournisseur parcourt la région entière en vue d'obtenir des traverses et qu'il néglige d'en demander à un cultivateur qui ne lui est pas sympathique. Le fournisseur peut ne pas tenir compte de ce cultivateur. D'autre part, s'il s'est engagé à nous fournir 3,000 traverses, il peut parcourir la région entière. Je l'ai déjà dit et je le répète: si un fournisseur qui agit au nom des Chemins de fer Nationaux du Canada est accusé d'avoir exercé une trop grande pression ou d'avoir manifesté une préférence injuste, nous voulons le savoir. Nous lui en parlerons certainement afin de lui signaler que cela est contraire à notre ligne de conduite.

M. FISHER: En vertu de votre ligne de conduite, toutefois, il est possible que les traverses vous parviennent de l'Alberta et qu'elles soient employées en Ontario, n'est-ce pas?



M. GORDON: Je préférerais ne donner aucune réponse à cette question. J'ose croire que c'est peu probable, mais il peut y avoir certaines circonstances atténuantes, telles une rareté dans la région.

M. BROOME: J'ai posé une question hier et, si je ne me trompe, M. Gordon m'a dit qu'il nous donnerait la réponse aujourd'hui. La question portait sur les communications et sur la Société canadienne des télécommunications transmarines.

M. GORDON: Je crois que M. Chevrier, ainsi que vous, monsieur Broome, s'intéressait à la question. Comme je vous le disais hier, cette question est très complexe. Toutefois, j'ai essayé d'y trouver une réponse brève, car je crois que vous voulez surtout connaître la situation actuelle et la raison pour laquelle nous n'employons pas la Société canadienne des télécommunications transmarines. Voici l'historique de la question. En 1915 la société *Canadian Northern*, qui ultérieurement s'est jointe au National-Canadien, a conclu avec la *Western Union* un accord selon lequel la *Western Union* et la *Canadian Northern* se garderaient l'exclusivité des messages destinés au Canada et aux États-Unis et que, de plus, elles échangeraient les câblogrammes canadiens à destination d'outre-mer.

Le National-Canadien a hérité des obligations de ce contrat qui, normalement devrait prendre fin en 1978. En effet, le National-Canadien a hérité de ces obligations au moment où la *Canadian Northern* est devenue un élément du réseau du National-Canadien.

Or, le Pacifique-Canadien avait conclu une entente semblable avec la *Postal Telegraphs* des États-Unis, pour la transmission exclusive des messages entre le Canada et les États-Unis. Il avait aussi une entente avec trois compagnies, dont la *Marconi Company*, plus tard acquise par la Société canadienne des télécommunications transmarines, pour la transmission des messages d'outre-mer.

En 1943, la *Postal Telegraphs*, c'est-à-dire la correspondante du Pacifique-Canadien aux États-Unis, est passé à la *Western Union*. A la suite de cette acquisition, il fut convenu entre les parties que, jusqu'à l'expiration en septembre 1959 de l'accord conclu avec le Pacifique-Canadien, ce dernier continuerait à jouir de la même proportion d'affaires internationales qu'il avait en vertu de l'accord conclu avec la *Postal Telegraphs*, bien que cette dernière eût été acquise par la *Western Union*.

Telle était la situation quand la Société canadienne des télécommunications transmarines est née. La société Marconi s'est incorporée à la COTC et le Pacifique-Canadien emploie donc cette dernière parce qu'il n'avait pas, comme nous, d'accord de réciprocité avec la *Western Union*. L'accord conclu par le Pacifique-Canadien prendra fin en septembre 1959 et, à ce moment, tous les intéressés, c'est-à-dire la Société des télécommunications transmarines, le Pacifique-Canadien, la *Western Union* et nous-mêmes, concluons un nouvel accord. Nous espérons que cela nous permettra d'échanger des câblogrammes par l'entremise de la Société des télécommunications.

M. BROOME: En 1959?

M. GORDON: Oui, monsieur. Les négociations se poursuivent à l'heure actuelle.

M. BROOME: Mais votre accord est en vigueur jusqu'en 1978?

M. GORDON: C'est exact. Nous avons une entente d'exclusivité avec la *Western Union* jusqu'en 1978, mais le fait est que l'accord d'exclusivité entre le Pacifique-Canadien et la *Western Union* pour les messages canadiens et américains se termine en 1959. Il faudra donc conclure une nouvelle entente. Dans ces circonstances, nous espérons pouvoir prendre d'autres dispositions.



Je ne vous donne que le schéma, car il reste la question de négociation et je ne voudrais pas révéler les détails. Toutefois, nous espérons conclure une entente avantageuse.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous faire cela en 1959, même si votre accord avec la *Western Union* ne se termine qu'en 1978?

M. GORDON: C'est là un des points que nous voulons discuter avec eux.

M. BROOME: En d'autres termes, vous garderiez probablement la réciprocité pour les transmissions du continent et vous emploiriez la Société des télécommunications pour les câblogrammes?

M. GORDON: Quelque chose de la sorte. Je ne veux pas révéler tous les détails à cause des négociations en cours. Tous les éléments devront être étudiés et nous avons déjà entamé les pourparlers à cet égard. Ceux que nous avons déjà eus ont échoué en raison de ce contrat qui ne se termine qu'en 1978.

M. CARTER: Monsieur le président, permettez-moi de faire une suggestion. L'article que nous étudions à l'heure actuelle s'intitule "Nouvelles réalisations" et il a plusieurs pages. Je me demande si nous n'avancerions pas plus rapidement en étudiant une seule page à la fois. Nous semblons passer d'une page à une autre. Sommes-nous toujours à la page 15?

M. BROOME: Je crois que nous avons pratiquement épuisé le sujet.

Le PRÉSIDENT: Je pensais que vous étiez rendus à la page 19.

M. FISHER: Je désire poser des questions au sujet des triages et centres ferroviaires.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parlé des nouvelles lignes, des voies, des triages et des centres ferroviaires, de la diésélisation et du matériel roulant.

M. DRYSDALE: Pardon, non.

M. FISHER: La proposition de M. Carter m'est agréable, mais pourrions-nous adopter la section intitulée nouvelles lignes, à la page 15, et procéder ensuite méthodiquement?

Le PRÉSIDENT: Nous avons tout repassé. Voulez-vous que nous recommandions?

M. BROOME: Non, nous voulons en finir.

M. CHEVRIER: A mon avis, nous avons parlé depuis assez longtemps des nouvelles lignes. Ne pourrions-nous pas passer à une autre section?

Le PRÉSIDENT: Très bien. La section intitulée nouvelles lignes est-elle approuvée?

(Approuvé.)

Voies?

(Approuvé.)

Signaux?

(Approuvé.)

Triages et centres ferroviaires?

M. CARTER: A ce sujet, je voudrais demander à M. Gordon s'il peut nous dire s'il a l'intention de faire faire des travaux cette année aux installations du terminus de Saint-Jean (Terre-Neuve). Dans le rapport, on trouve ce qui suit:

A la fin de l'année, on projetait d'agrandir les installations de Saint-Jean à Terre-Neuve. Avez-vous fait beaucoup de progrès à cet égard?

M. GORDON: L'exécution du programme se fait à grande allure cette année. Je crois savoir que les travaux sont commencés et qu'ils avancent rapidement.



M. CARTER: Quand le travail doit-il commencer?

M. GORDON: Il est déjà commencé.

M. CARTER: Il se fait déjà?

M. GORDON: Oui. En d'autres termes, on le considère comme chose courante.

M. FISHER: Vous avez informé le gouvernement, n'est-ce pas, du fait que vous voulez collaborer avec le Pacifique-Canadien dans la construction des triages nécessaires à l'expansion des ports de la Tête des Lacs?

M. GORDON: C'est exact. On a dit au ministre des Transports que les nouvelles installations pour la manutention des marchandises apporteront une solution satisfaisante au problème d'expansion de longue haleine des chemins de fer Nationaux du Canada à la Tête des Lacs et que le chemin de fer se réjouirait de collaborer à l'aménagement du nouveau terminus.

M. FISHER: La date-limite pour la construction des installations à cet endroit est fixée à 1961.

M. GORDON: Je croyais que c'était 1962, mais vous avez peut-être raison. Je n'en suis pas certain.

M. FISHER: Le savez-vous, monsieur Hees? Je crois qu'on estime que le travail sera fini en juillet 1961.

M. GEORGE HEES (*Ministre des Transports*): Je n'en suis pas sûr.

M. FISHER: Ce que je voudrais savoir, c'est si vos projets et vos travaux de collaboration avec le chemin de fer Pacifique-Canadien sont suffisamment avancés pour que les ouvrages soient terminés en 1961, surtout pour des triages de cette envergure?

M. GORDON: Je dois me fier à la note que j'ai ici. J'y lis qu'une nouvelle étude sur les installations de quais ferroviaires à la Tête des Lacs nous laisse croire que ces dernières seront suffisantes pour le trafic prévu à la fin de 1962. Cela ne signifie pas que le trafic ne commencera pas à affluer avant ce temps-là.

M. FISHER: Vous prétendez être capable de résoudre vos problèmes à la Tête des Lacs. Voulez-vous dire que ces triages en particulier, allant vers l'ouest, vous permettront d'emprunter la ligne qui traverse la ville de Fort William?

M. DINGLE: Pas du tout, monsieur Fisher. Je crois que vous pensez plutôt aux installations de manutention aux quais. Le nouveau quai que le gouvernement fédéral est en voie de construire sera desservi par cela. Je ne prévois pas la construction de nouveaux triages à cette fin.

M. FISHER: Je me fondais sur les plans que m'a montrés un fonctionnaire du ministère de M. Hees. Ils semblaient indiquer douze ou quinze voies, qui seraient prolongées jusqu'aux voies du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, les rencontrant à un angle droit. Je me demandais alors de quelle façon vous vous y prendriez pour la rencontre et le passage. Seriez-vous obligés de construire un viaduc?

M. DINGLE: Je n'ai aucun détail d'un parc de triage destiné à servir le quai.

M. FISHER: Et puis quant à ces projets de triages ou choses de ce genre, vous dites que les aménagements de Neebing n'en seront point influencés?

M. DINGLE: Pas du tout.

M. CARTER: "Centres ferroviaires". Est-ce que M. Dingle peut nous dire où en est le viaduc de Port-aux-Basques?

M. GORDON: Je ne m'en suis pas occupé personnellement depuis assez longtemps, mais je me rappelle qu'on en est arrivé à une entente à l'amiable. Y aurait-il quelques lacunes?



M. CARTER: Non, mais je me demande quand est-ce que les travaux vont reprendre.

M. GORDON: La dernière fois qu'on m'en a parlé, on avait conclu une entente et depuis lors les travaux sont en marche.

M. McPHILLIPS: Ce que j'ai en vue regarde peut-être le centre ferroviaire. Est-ce le moment d'aborder la question que j'ai posée à M. Gordon hier soir sur les quais en eau profonde de Victoria?

M. GORDON: Je suis confus d'avoir mal interprété votre question; ensuite je me suis orienté, quand j'ai commencé à y penser. Nous exploitons le quai A et le personnel qui y est affecté prend soin de tous les aménagements destinés aux chargements qui arrivent, et qui consistent surtout en bois d'exportation et en arrivages de genres divers.

Le quai B est cédé à bail, le hangar n° 1 étant loué à *Buckerfield's Limited*, qui s'occupe de graines de semence et de provendes, une autre partie du quai étant louée à *Wagner, Stein and Green*, négociants en ferraille et le reste à *Victoria Elevators Limited*. Nos registres indiquent que ces quais furent confiés au chemin de fer en 1928, après qu'on les eut exploités à bail pendant dix ans environ. Cependant, on les exploite maintenant en vertu d'un mandat qui nous les confie et qui charge le National-Canadien de pourvoir à l'entretien de certaines voies et hangars, et au Ministère des travaux publics, d'accord avec le chemin de fer, de pourvoir à l'entretien des ouvrages du quai. Dans les circonstances, nous exploitons le quai A comme installation générale et nous louons le quai B à ceux que nous avons mentionnés plus haut.

M. McPHILLIPS: Je crois que les *Western Lumber Exporters* y ont d'immenses piles de bois. Ont-ils loué cette cour?

M. GORDON: Oui, cet endroit a été pavé afin de fournir une place convenable à un dépôt de bois, tout près du quai A, et ce travail dépassait les limites de l'entretien ordinaire que requiert cette zone. La compagnie de bois que vous avez mentionnée l'a louée.

M. McPHILLIPS: Est-ce que les recettes générales du National-Canadien comprennent les droits de quaiage, les loyers, et le reste?

M. GORDON: Oui, nous encaissons les recettes et nous sommes responsables de l'entretien et des réparations.

M. MONTEITH (*Verdun*): Monsieur le président, je voudrais demander à M. Gordon ce que vont devenir les ateliers de la Pointe Saint-Charles? Y a-t-il quelque possibilité qu'ils soient déménagés à la Côte-de-Liesse ou vont-ils demeurer où ils sont?

M. GORDON: L'entretien courant des locomotives diesels se fera à la Côte-de-Liesse, voilà tout.

M. MONTEITH: Ces deux dernières années, il y a eu de continuelles et nombreuses mises à pied. Les ateliers de la Pointe Saint-Charles intéressent beaucoup Verdun. Pourriez-vous me fournir une comparaison entre le nombre des employés qu'il y a là actuellement et ceux qu'il y avait en 1956?

M. GORDON: Je ne sais pas si je puis le faire immédiatement. Je n'ai pas ces chiffres-là et nous nous trouvons encore dans la difficulté de savoir ce qu'on entend par "comparaison", parce qu'il y a une liste très variable d'employés, qui dépend du genre de travail qu'on exécute aux ateliers. Si on prend une période déterminée, il faut se demander quelles étaient les circonstances à ce moment-là et c'est un continuel embarras pour nous. Je crains de ne pouvoir le faire sans procéder à une analyse des conditions et des circonstances de ce temps-là.



M. MONTEITH (*Verdun*): Je n'exige pas les chiffres exacts, mais simplement une idée approximative. C'est un problème de tous les jours.

M. PASCOE: Monsieur le président, il est question ici d'une situation locale. Je voulais écrire à ce sujet à M. Gordon, mais il peut certainement nous en fournir des explications. Voici le passage d'une lettre reçue de Moose Jaw:

Sauf erreur, toutes leurs manœuvres...

Il s'agit du National-Canadien et des parcs de triage de Moose Jaw.

...se font avec des locomotives qui arrivent haut-le-pied de Regina.

Il me semble que c'est une façon très dispendieuse d'exécuter ce travail, puisque je crois bien que le personnel est payé à temps régulier, aller et retour...

Puis il ajoute:

Le National-Canadien dessert trois établissements importants (à Moose Jaw) en plus de ses trains-voyageurs: la *Husky Oil Company*, la *Saskatchewan Training School* et l'aéroport de l'A.R.C....

Ce sont de bien importantes entreprises et mon correspondant se demande s'il ne serait pas possible d'agrandir un peu les parcs de triage de Moose Jaw.

M. GORDON: Bien, cela prouve encore une fois qu'il y a bien des gens qui savent exploiter un chemin de fer. Tout ce que je puis dire, c'est que dans l'organisation des manœuvres et des mouvements de tous genres, il incombe au surintendant local de voir à ce que tout se fasse le plus économiquement possible. Il ne suffit pas d'une indication superficielle de ce genre pour juger s'il s'agit ou non d'opérations trop coûteuses. Je puis vous dire que s'il s'agissait d'une exploitation par trop prodigue, nous y verrions tout de suite.

Je ne puis pas vous fournir de commentaires sur ce genre de questions, mais nous serons bien contents d'examiner ce problème, au cas où vous voudriez écrire à M. Dingle ou à moi-même. Je sais qu'il y a une réponse, car on examine soigneusement toutes nos activités pour les rendre le plus économiques possible.

M. CREAGHAN: N'avez-vous aucun plan présentement pour un parc de triage à butte dans la région de Toronto?

M. GORDON: Oui, on l'a annoncé il y a quelque temps.

M. CREAGHAN: Alors il y en aura quatre le long du réseau?

M. GORDON: Oui, les principaux parcs de triage à butte seront à Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg.

M. CREAGHAN: Est-ce qu'ils auront tous des rails continus?

M. GORDON: Des rails continus dans les parcs de triage?

M. CREAGHAN: Dans les parcs de triage à butte.

M. GORDON: M. Dingle me dit que l'usage de rails continus sera possible dans tous les triages.

M. CREAGHAN: Sauf erreur, il se peut que le parc de triage à butte de Moncton soit inauguré l'an prochain.

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: Alors en 1960?

M. DINGLE: Vers la fin de 1960, une partie pourrait entrer en fonction.

M. GORDON: Les travaux ne seront pas encore finis, mais très avancés.

M. CREAGHAN: Je ne m'attends pas que les bâtiments soient terminés; je ne parlais que du parc principal.

M. GORDON: Une bonne partie fonctionnera vers la fin de 1960.



M. CREAGHAN: Lorsqu'il sera inauguré et puis en pleine activité, on devra probablement vendre certains parcs de triage devenus désuets. Je me demandais comment on pourrait s'y prendre pour acquérir l'emprise des voies ferrées qui vont être abandonnées. Il s'agit d'un terrain commercial de choix dans la ville de Moncton.

M. GORDON: Offrez le plus haut prix possible; voyez l'agent du développement industriel au National-Canadien.

M. CREAGHAN: Est-ce qu'un acheteur éventuel doit attendre l'annonce de la mise en vente ou s'il peut faire une offre?

M. GORDON: Il doit faire des avances le plus tôt possible et indiquer son intérêt; nous en discuterons avec lui et lui ferons savoir si cette zone déterminée sera mise en vente. Le plus tôt sera le mieux, car les gens sont intéressés à toutes ces occasions.

M. CREAGHAN: Ce qu'il faut pour le moment, c'est que la commission d'urbanisme et les industries susceptibles de s'établir en ville s'entendent pour pressentir la compagnie du chemin de fer.

M. GORDON: Je conseille aux intéressés de s'adresser à M. Gonder, notre vice-président régional à Moncton, qui est la personne toute désignée pour cela.

M. FISHER: Lorsque les nouvelles installations fonctionneront à Toronto, quel sera le sort des parcs de triage de Mimico et de Don? Y aura-t-il là aussi des terrains mis en vente?

M. GORDON: Il y aura du terrain disponible, mais nous ignorons dans quelle mesure. Il y aura du terrain libre dans quelques-uns de ces triages.

M. FISHER: Est-ce que cela aura quelque effet sur les triages qui sont au pied de la rue Bathurst?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Ces parcs de triage de la rue Bathurst et celui de Mimico surtout posent certainement des points d'interrogation. Je pense au développement de la canalisation du Saint-Laurent. Nous voulons attendre pour voir quel en sera l'effet sur le trafic dans la région de Toronto, avant de prendre une décision. Nous pourrions avoir une idée plus précise, une fois que nous aurons vu les résultats probables de la canalisation du Saint-Laurent.

M. FISHER: Plusieurs d'entre nous ont reçu des lettres à propos des plans projetés pour la section nord de Toronto; pourra-t-on facilement mettre fin à cette importante controverse qui est en train de surgir?

M. GORDON: Non, mais nous avons eu des entretiens très sérieux avec toutes les parties intéressées. Je me suis rencontré spécialement avec les députés de Toronto, qui sont venus me voir au nom de leurs électeurs. Nous avons eu de continuel entretiens avec tous ceux qui sont chargés de plans, et en ce moment, notre vice-président exécutif est à Toronto pour discuter une proposition importante concernant le township de Vaughan. Nous proposons cela comme un plan complètement séparé sous la direction de M. J. L. Cann, notre ingénieur. Il dirige un groupe de spécialistes formé non seulement d'ingénieurs, mais aussi de conseillers en immeubles et de leurs assistants; cela permet à toutes les parties intéressées de se rencontrer et de discuter leurs problèmes, ou bien de faire les suggestions qu'elles croient opportunes. Le projet n'en sera que plus attrayant. Même quand nous aurons tout dit et tout fait, il y aura encore des inconvénients pour certaines personnes avec lesquelles nous essaierons de conclure des ententes à l'amiable.

M. FISHER: Pour ce qui regarde la valeur des propriétés, savez-vous comment, aux États-Unis, l'aménagement de nouveaux parcs de triage de ce genre a pu influencer sur les valeurs immobilières?



M. GORDON: Évidemment, cela varie. Si une voie ferrée traverse un quartier résidentiel, elle sera susceptible d'y réduire la valeur des propriétés; mais dans les zones sujettes à développement industriel, cette valeur augmente par suite de l'accès au chemin de fer.

M. FISHER: Quant au parc de triage Symington, quelle va être son influence sur le volume du trafic par voie ferrée qui se concentre maintenant à la Tête des Lacs?

M. GORDON: Aucune, il s'agit tout simplement de la coordination de nos installations. A Winnipeg nous avons trois parcs qui nous viennent du fusionnement et le parc Symington complète enfin la coordination de toutes nos installations de manœuvre dans la région de Winnipeg.

M. FISHER: Le *Canadian Northern* et le vieux *Grand Trunk*?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Est-ce qu'il y aura des changements à Port-Arthur et à Neebing? Par exemple, est-ce que l'usine pour la réparation des wagons et la rotonde vont disparaître à Port-Arthur, sous prétexte qu'on ne s'en sert plus?

M. DINGLE: On peut dire que la rotonde de Port-Arthur comme telle est appelée à disparaître sous peu; mais il n'y aura aucun changement important à cet endroit pour ce qui regarde la réparation et l'inspection des wagons. Au contraire, on s'attend à plus d'activité.

M. FISHER: Voici un cas analogue: ce terrain aura une très grande valeur. L'emplacement de la rotonde se trouve juste à côté de la principale zone industrielle. Pensez-vous que les gens seront intéressés à l'acheter?

M. GORDON: Il n'y a pas de moment déterminé pour les transactions visant des propriétés du chemin de fer. Que les intéressés s'adressent à nous pour nous dire ce qu'ils veulent. En tous temps, nous serons en mesure de leur dire si la propriété sera mise en vente ou non. Si quelqu'un était vraiment intéressé, il ferait bien de nous le dire. La même chose vaut pour Toronto, et nous l'avons dit à tous et chacun. La ville de Toronto est intéressée à certaines propriétés: alors qu'elle nous le dise et nous examinerons la chose, dès que nous saurons quoi faire.

M. FISHER: Alors quant à toutes ces propriétés qui pourraient devenir disponibles, à la suite des changements opérés dans les triages, il n'y a pas de règle fixe, et vous conseillez en général aux intéressés de s'enquérir des transactions immobilières possibles.

M. GORDON: Précisément. En matière d'immeuble, il n'est pas toujours possible d'appeler des soumissions à l'égard d'un bien immobilier sans nuire à nos propres intérêts. Les gens se font une idée de la propriété offerte et cherchent à l'acquérir à leur prix. Si nous ne devons disposer de nos biens à vendre que par appel public de soumissions, nous pourrions nuire à nos propres intérêts aussi bien qu'à ceux d'autrui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous nous éloignons du sujet, car nous voilà dans les propriétés immobilières.

M. FISHER: Mes questions ont rapport aux triages. J'ai une autre question qui regarde la Tête des Lacs: avez-vous des plans pour le parc de réparations de Port-Arthur? Y aura-t-il des changements?

M. DINGLE: Aucun changement important. Nous avons l'intention de le maintenir en service pour tous les wagons de cette région et de celle qui se trouve à l'est de Port-Arthur.

M. FISHER: Quant aux chargements de céréales, je crois que les droits de magasinage à la Tête des Lacs constituent un problème pour les chemins de fer. Avez-vous étudié ce problème? Avez-vous essayé d'améliorer les installations de triage ou s'agit-il tout simplement d'une question d'élévateurs?



M. GORDON: Cela tient aux élévateurs. Les difficultés de magasinage ne dépendent pas de notre incapacité de réparer les wagons.

M. CHEVRIER: Quant à vos installations de triage, voici une question en rapport avec la submersion de la voie ferrée dans la section internationale de la voie maritime. Quelle mesure va-t-on prendre pour le parc de triage de Cornwall, où votre ligne régionale passait auparavant? Va-t-elle servir simplement de voie pour les marchandises?

M. GORDON: Parlez-vous de la déviation de Cornwall?

M. CHEVRIER: Pas encore, je parle de ce qui reste de l'ancienne ligne.

M. GORDON: A Cornwall même?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: C'est considéré maintenant plus ou moins comme un embranchement raccordant la ligne principale à Cornwall. Il n'y a eu aucun changement important dans les installations de triage qui sont là.

M. CHEVRIER: Mais les parcs de triage ne vont pas plus loin qu'un ou deux milles à l'ouest de Cornwall et ils finissent là, à cause du barrage sur la voie maritime.

M. GORDON: C'est vrai.

M. CHEVRIER: Oui, mais vous avez acheté une partie de la ligne du *New York Central*.

M. GORDON: Oui, mais la section de Cornwall était comprise dans l'achat de toute la ligne qui relie Cornwall à Ottawa et alors nous avons acheté à Cornwall cette section de ligne qui nous intéressait au point de vue utilitaire.

M. CHEVRIER: Afin de desservir les industries de la région?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: M'est-il permis de poser une autre question avant de passer à autre chose? Au sujet de la déviation entre Cornwall et Prescott ou Iroquois, combien de viaducs a-t-on demandés pour ce parcours de cinquante milles? Est-ce qu'il y en a assez?

M. GORDON: Je ne me rappelle pas combien, mais je sais qu'on a construit tous ceux que la Commission des transports avait acceptés et approuvés. On en avait laissé un ou deux pour plus tard; mais on a complété tout ce qui avait été autorisé.

M. CHEVRIER: Avez-vous besoin des deux qu'on a remis à plus tard?

M. GORDON: Je ne dis pas cela. Nous avons accepté notre part d'obligation sous le régime de l'amélioration des passages à niveau. Le reste regarde la Commission.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est la "diésélisation".

M. CHEVRIER: A propos de la diésélisation, vous vous souvenez que j'avais l'autre jour des questions qu'on m'a prié de remettre à plus tard. Pourrait-on dire quand sera complétée la diésélisation au National-Canadien?

M. GORDON: Oui, vers la fin de 1960.

M. CHEVRIER: Quelle comparaison pourrait-on établir avec les autres chemins de fer, comme le Pacifique-Canadien et les chemins de fer de première classe des États-Unis?

M. GORDON: Je crois que nous serons sur un pied d'égalité avec le Pacifique-Canadien; peut-être aura-t-il complété son programme quelques mois avant nous, mais quant à la diésélisation totale, je crois que nous en serons au même point.

M. CHEVRIER: Combien a coûté le programme de diésélisation depuis le début?



M. GORDON: Le coût approximatif de la diésélisation, qui comprend le coût des locomotives mêmes et des installations accessoires, telles que les postes de ravitaillement, les ateliers et le reste, est de 80 millions de dollars, c'est-à-dire un peu moins que nos prévisions, parce que les constructions sont destinées à un trafic moindre que celui qu'on avait prévu au tout début.

M. CHEVRIER: C'est là le coût total de la diésélisation complète et non de ce que vous avez fait jusqu'ici?

M. GORDON: C'est évident.

M. CHEVRIER: Est-ce que le développement de la turbine à gaz a fait des progrès?

M. GORDON: Rien de nouveau de ce côté-là.

M. CHEVRIER: On continue à l'étudier?

M. GORDON: Je l'ignore. On a abandonné les études qu'on en faisait à l'Université McGill.

M. CATHERS: A la suite de votre rencontre avec les députés de Toronto au sujet de la voie détournée, avez-vous eu l'occasion d'en discuter avec les gens de Toronto? Vous vous demandiez qui allait en payer les frais.

M. GORDON: Je regrette, mais une partie de votre question m'a échappé.

M. CATHERS: Y a-t-il du nouveau au sujet du service de banlieue?

M. GORDON: Certainement. Au sujet des possibilités de services d'abonnés, j'ai dit que si ce plan se réalisait et finissait par bien fonctionner, il dégagerait les lignes qui existent déjà, surtout le long de la rive du lac, à un tel point qu'il serait alors possible d'y organiser des services pour abonnés. J'ai dit clairement que si un service pour les abonnés devenait possible dans la suite, il devrait résulter d'une entente sur le plan financier. En d'autres mots, nous n'étions pas prêts à prendre à notre charge un nouveau service pour abonnés qui entraînerait une perte d'argent. Je proposais donc aux responsables du gouvernement local d'examiner la situation, afin de voir s'ils étaient prêts ou non à assumer une partie du coût. Autrement dit, établir une base qui permette aux chemins de fer de recouvrer le coût total d'un tel service au moyen des tarifs ou autrement.

M. CATHERS: Je parle surtout d'un service d'abonnés vers le nord. Vous avez mentionné votre ligne le long de la rive, mais vos deux lignes en direction du nord transporteront plus de monde qu'auparavant.

M. GORDON: Pas du tout. J'ai mentionné la rive du lac, parce que c'est un service qui existe déjà. Cette ligne détournée et la nouvelle gare de triage dans le secteur nord de Toronto vont dégager toutes nos lignes dans une telle mesure, que nous allons pouvoir discuter les possibilités pratiques d'un service pour les abonnés subordonné à une entente financière.

M. CATHERS: Dans les environs de Montréal, vous avez des services de banlieue qui fonctionnent très bien. Quelqu'un les subventionne-t-il?

M. GORDON: Non.

M. CATHERS: Retirez-vous un profit de l'exploitation de ces services?

M. GORDON: Non, pas plus qu'à Toronto. Je pense à un nouveau service pour les abonnés.

M. CATHERS: Tirez-vous profit de ceux que vous exploitez à Montréal?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons traité cette question hier, lorsqu'il fut dit qu'il en résultait une perte d'argent.

M. GORDON: Pour tous les services destinés aux abonnés.



Le PRÉSIDENT: Et qu'on les exploitait pour servir le public. Y a-t-il d'autres choses sur la diésélisation?

M. FISHER: Je voudrais poser une question à M. Gordon: lors de la séance portant sur les tarifs-marchandises, on a laissé entendre plusieurs choses. J'ignore si vos fonctionnaires en prirent note alors; on disait qu'il y avait une certaine obstination ou résistance de la part du National-Canadien, lorsqu'on proposait d'utiliser des installations de charbon. Il semble n'avoir qu'une chose en vue: compléter la diésélisation, sans donner l'importance voulue à l'utilisation du charbon. Pourriez-vous nous résumer la situation, car je crois qu'on se plaint généralement dans les provinces Maritimes du fait que vous n'avez plus recours à leurs grandes ressources houillères.

M. GORDON: Vous devez savoir que dans les provinces Maritimes on emploie des locomotives diesel pour travailler à l'exploitation des mines de charbon. C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner. Nous avons dit bien clairement que notre évolution technologique comporte la diésélation intégrale, ce qui supprimera complètement l'utilisation du charbon. Dans la région de l'Atlantique, nous n'avons aucune locomotive à vapeur chauffée au charbon.

M. FISHER: Quelles sont vos perspectives d'avenir au sujet des lignes électrifiées?

M. GORDON: Cela va dépendre des possibilités techniques que va nous offrir l'énergie atomique. Pour le moment, nous n'avons rien en vue. M. Solandt s'intéresse beaucoup à ce problème et il me disait récemment qu'il n'entrevoit aucune perspective immédiate qui pourrait rendre la chose réalisable au point de vue économique.

M. DRYSDALE: Vous avez mentionné 303 unités. J'en ai conclu qu'il s'agit surtout de locomotives de manœuvre, dont le prix moyen est d'environ \$70,000 chacune. Est-ce bien le prix moyen?

M. GORDON: Pas du tout. Il y a quelque chose qui ne va pas avec ces chiffres. Je puis vous fournir le prix approximatif de n'importe quel genre de locomotive que vous pourriez citer.

M. DRYSDALE: Je voudrais poser une ou deux questions, auxquelles vous pourriez répondre plus tard, de manière à sauver du temps. Je suis intéressé à savoir le total des locomotives diesel achetées jusqu'à maintenant et les détails qui regardent le modèle et le constructeur des différentes locomotives.

M. GORDON: La page 36 ne répond-elle pas à votre question? Tout y est résumé.

M. DRYSDALE: Non, on n'y parle pas du constructeur. Je suis intéressé à ce détail, ainsi qu'à l'emplacement de vos principaux ateliers d'entretien. Les constructeurs m'intéressent à ce point de vue. Je me demandais s'il y avait une si grande différence entre les diverses locomotives diesel, et si les frais d'entretien seraient plus élevés, en utilisant divers modèles?

M. GORDON: Oui, les frais seraient plus élevés. Comme acheteurs, nous avons fait de notre mieux pour essayer d'unifier les modèles le plus possible. Au cours des dernières années, nous avons acheté nos locomotives diesel de deux fournisseurs seulement. La *Canadian Locomotive*, à Kingston, peut produire des locomotives diesel aussi, mais ces dernières années nous avons trouvé que ses prix n'étaient pas concurrentiels. Pratiquement nous avons acheté de deux seuls manufacturiers: la *Montreal Locomotive Works* et la *General Motors*.

M. DRYSDALE: Où sont situés vos principaux ateliers d'entretien? Vous avez mentionné Montréal, Edmonton et Moncton, mais je suppose qu'il y en a un aussi à Winnipeg?



M. GORDON: Exactement. Vous aurez ces détails dans un instant. Nous avons vu tout cela hier, lorsque j'ai présenté une liste de tous nos ateliers de réparation des locomotives. N'est-ce pas ce que vous avez en vue?

M. DRYSDALE: Oui.

M. GORDON: Plus tard, nous aurons des ateliers de réparation à Saint-Jean de Terre-Neuve, à Moncton (N.-B.), Montréal et Winnipeg. Ce ne sont que les principaux; nous en aurons beaucoup d'autres plus petits.

M. DRYSDALE: Cela signifie que lorsqu'une locomotive diesel reste en panne, disons dans la région de Vancouver, il faut la remorquer jusqu'à Winnipeg pour la faire réparer?

M. GORDON: Pas du tout. Ce sont là les grands ateliers de réparation pour la révision complète des locomotives. Nous avons un certain nombre de grands ateliers pour les réparations courantes tout le long du réseau. S'il s'agit d'une réparation courante normale, il y aura des installations en mesure de la faire, à presque tous les points divisionnaires de la ligne.

M. DRYSDALE: Que ferait-on si une locomotive diesel restait en panne et devait être remorquée à un atelier d'entretien? Là, on verrait si la réparation est possible, autrement il faudrait envoyer la locomotive ailleurs?

M. GORDON: Précisément, à un atelier principal. Les locomotives sérieusement endommagées devront certainement aller aux principaux ateliers de réparation.

M. DRYSDALE: Avez-vous surmonté les obstacles qu'il y avait dans le développement de votre programme de diésélisation? Je vois que vous avez effectué la diésélisation des lignes principales, afin d'avoir un réseau de transport d'un océan à l'autre; le Pacifique-Canadien, au contraire, préfère effectuer cette même diésélisation région par région.

M. GORDON: Nous avons dépassé cette étape et nous en sommes à la dernière phase de la diésélisation complète. Nous sommes partis sur une base différente de celle du Pacifique-Canadien, mais nous arrivons ensemble. Nous avons commencé par diéséliser le service, tandis que le Pacifique-Canadien a commencé par les régions, sur une base géographique. Au début, notre intention était de pouvoir réaliser les plus grandes économies dans n'importe quel service, mais nous avons dépassé cette étape.

M. DRYSDALE: Il y avait aussi le problème de l'augmentation des dépenses qui résultait de la remorque des locomotives à un gros atelier de réparation?

M. GORDON: Oui, dans les premières phases de transition, mais ce n'est plus le cas.

M. CHEVRIER: Vous avez diésélisé votre réseau sur la rive sud, en face de Montréal. Est-ce que votre division des recherches industrielles a fait quelque chose pour prolonger la ligne vers les régions présentement mises en valeur sur la rive sud? Est-ce comparable à ce qu'a fait le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Vous vous demandez si l'on a réussi à y attirer les industries?

M. CHEVRIER: Non, il s'agit plutôt d'aller là où les industries sont attirées que d'attirer les industries.

M. GORDON: Nous sommes en relations étroites avec les principales industries de la région et nous nous efforçons toujours de servir les industries à mesure qu'elles s'établissent.

M. CHEVRIER: Oui, c'est la ligne de conduite de votre compagnie. Mais avez-vous prolongé vos services sur la rive sud?

M. GORDON: Vous voulez dire notre réseau de voie ferrée?

M. CHEVRIER: Exactement.

M. GORDON: Je n'y vois aucune nécessité, car le réseau actuel dessert toutes les industries.



M. CHEVRIER: Même jusqu'à Contrecoeur?

M. GORDON: Nous avons une ligne à cet endroit, tandis que le Pacifique-Canadien n'en a pas.

M. CHEVRIER: Mais le Pacifique-Canadien a une ligne dans la région de l'écluse de Côte Sainte-Catherine.

M. GORDON: Oui, mais nous n'essayons pas d'empiéter l'un sur l'autre. En d'autres mots, si le National-Canadien n'a pas sa propre ligne dans une région, alors que le Pacifique-Canadien en a une, qui suffit aux exigences de l'industrie, selon nos habitudes, nous n'établissons pas de lignes inutiles dans le seul but d'avoir deux lignes à cet endroit, aussi longtemps que les installations ferroviaires déjà existantes suffisent aux besoins de la région. En vertu de l'entente générale sanctionnée par la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, nous ne construisons pas de lignes inutiles.

M. CHEVRIER: Le but de ma question était tout d'abord de savoir si vous trouviez nécessaire de prolonger votre réseau à la suite du développement de cette région?

M. GORDON: Nous n'y voyons aucune nécessité.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Est-ce que M. Gordon ou ses fonctionnaires pourraient nous fournir des chiffres qui indiquent la quantité de carburant à diesel qu'il faut au cours d'une année?

M. GORDON: Nous pouvons le calculer.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quelle proportion de ce pétrole est canadien?

M. GORDON: Tout ce que je sais c'est que nous achetons des compagnies pétrolières.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Par voie de soumission?

M. GORDON: Certainement, des soumissions publiques demandées aux principales compagnies pétrolières. C'est la procédure normale.

M. CHEVRIER: Au Canada.

M. GORDON: Au cours de 1958, on a consommé 65,373,080 gallons de mazout pour une valeur totale de \$3,064,366, au prix moyen de 4.69c. Voilà pour le mazout.

Au cours de cette même année, pour ce qui est du carburant à diesel seulement, nous avons consommé 162,000,632 gallons pour une valeur totale de \$22,046,780, au prix moyen de 13.61c.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la diésélisation?

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire dans quelle proportion vos achats pour l'Est sont-ils faits dans l'Ouest? Jusqu'où utilisez-vous le pétrole de l'Ouest?

M. GORDON: Comme vous savez, nous demandons des soumissions aux principales compagnies pétrolières et leur indiquons le lieu de la livraison; alors on nous fixe le prix établi à la livraison selon les régions du Canada. C'est tout ce que nous savons. Nous ignorons d'où vient le pétrole et comment les soumissionnaires se le procurent: cela les regarde.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la diésélisation? Si non, nous allons passer au matériel roulant.

M. FISHER: A quel point en est votre programme pour les wagons destinés au transport du bois à pâte?

M. GORDON: Les progrès sont négligeables de ce côté-là. Nous avons conçu un wagon pour le bois à pâte, dont les premiers essais ont donné de bons résultats, je crois; mais les compagnies intéressées n'ont pas pu accepter les conditions que nous posons quant à l'usage de ce wagon. D'une manière géné-



rale, nous leur avons proposé qu'au cas où ces wagons seraient construits pour leur usage propre, elles devraient nous garantir leur utilisation sur une base annuelle. Les pourparlers continuent, mais nous n'en sommes pas encore arrivés à une entente pratique.

M. FISHER: Où vous servez-vous de ces wagons que vous avez fabriqués?

M. GORDON: Ils ne sont pas en service. C'est un modèle perfectionné, qui n'est qu'un prototype pour le moment. Je parle du nouveau wagon pour le transport du bois à pâte.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel est le prix approximatif d'un autorail?

M. GORDON: Je vais vous le dire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Un des autorails dits "Dayliner".

M. GORDON: Environ \$230,000.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien de places ont ces voitures?

M. GORDON: Cela varie autour de 80.

M. FISHER: Au sujet de ces wagons pour le bois à pâte, une bonne quantité de cette denrée est expédiée sur des wagons-plates-formes et une partie dans des wagons couverts?

M. GORDON: Précisément, et le wagon dont je vous parlais est un modèle adapté à ce transport. Nous l'avons réalisé, mais il n'est pas encore en service et le projet n'est même pas approuvé. Nous en sommes encore à la phase des discussions.

M. FISHER: D'après vos calculs, je crois bien que vous allez continuer de vous servir du vieux modèle, jusqu'à ce que vous en soyez arrivés à une entente formelle avec les compagnies.

M. GORDON: C'est bien cela.

M. FISHER: Voici une question qui se rattache au matériel roulant. Vous avez établi un certain nombre de taxes convenues, pour autant qu'il s'agit du transport des produits ouvrés; mais je n'ai rien pu trouver en fait de taxe convenue pour le transport du bois à pâte, du moins dans notre région. Qu'est-ce qui empêche cela?

M. GORDON: Dans une large mesure, ce n'est pas nécessaire. Je veux dire par là que lorsqu'on transporte le bois à pâte par chemin de fer, c'est parce que c'est la seule façon de le faire.

M. FISHER: Vous voulez dire que les chemins de fer viennent toujours en second là où il y a d'autres moyens de transport pour le bois à pâte?

M. GORDON: S'il y a d'autres moyens de transporter le bois à pâte, généralement on nous laisse de côté pour la simple raison que le principal moyen alternatif de transport est le flottage. Pas de concurrence possible avec le flottage.

M. BROOME: Une question au sujet de vos wagons frigorifiques et de la réfrigération mécanique. Je sais qu'on tente plusieurs essais sur les chargements de poisson de Prince-Rupert destinés au marché de l'Est. Vous servez-vous de wagons frigorifiques à marchandises ou avez-vous des wagons à voyageurs spéciaux avec une bonne réfrigération mécanique à basse température pour le transport du poisson?

M. GORDON: Nous avons tout l'outillage voulu pour le transport du poisson.

M. DINGLE: Il ne s'agit pas du même wagon, car le wagon en aluminium dont vous avez parlé est réservé uniquement aux convois de marchandises. Puis nous avons un autre wagon pour le transport du poisson provenant de Prince-Rupert. Nous avons fait quelques expériences avec un wagon réfrigéré par des moyens mécaniques.

M. BROOME: Si je comprends bien, ces expériences ont eu de bons résultats?

M. DINGLE: Oui, mais il est difficile et très coûteux de les continuer.



M. FISHER: Deux questions encore. Une qui se rapporte à l'atelier de nettoyage à la Tête des Lacs pour la matériel roulant. Y a-t-il possibilité de le développer?

M. GORDON: Non pas que je sache, et je crois même qu'il n'y a pas nécessité de le faire.

M. FISHER: Voici mon autre question: vous avez parlé hier des roues en acier et de leurs répercussions à l'endroit du matériel roulant. Pourriez-vous nous indiquer quelle est la portée de ces répercussions et à quel point en est votre programme à ce sujet?

M. GORDON: Nous venons tout juste de commencer et nous n'avons pas encore de programme établi à ce sujet. Cela dépend surtout de la disponibilité de l'approvisionnement, mais M. Dingle me dit qu'il a l'intention d'installer de 70,000 à 75,000 roues par année.

M. FISHER: Quel est le principal avantage de la roue en acier?

M. DINGLE: Résistant plus à l'usure, il n'est pas nécessaire de la changer aussi souvent que la roue en fonte.

M. FISHER: Et vous pourrez avoir des trains plus rapides?

M. DINGLE: Certainement.

M. CARTER: Les roues en acier usent-elles moins les rails?

M. DINGLE: Je ne crois pas.

M. FISHER: Quel rapport y a-t-il entre les coussinets et les roues?

M. DINGLE: Les coussinets à roulements comparés aux fusées d'essieu à friction?

M. FISHER: Précisément.

M. DINGLE: Nous préférons le coussinet à roulements, qui nous donne beaucoup moins d'ennuis. Il est très dispendieux et nous n'avons aucun programme défini en vue de munir nos wagons à marchandises de coussinets à roulements. Tous nos wagons à voyageurs en sont déjà pourvus.

M. FISHER: Vous avez parlé de réfrigération dans les wagons à marchandises et de réfrigération dans des wagons attelables aux trains de voyageurs. S'agit-il d'une distinction ou d'une différence?

M. DINGLE: Bien, il y a deux types de wagons: l'un adapté aux trains de voyageurs et l'autre aux trains de marchandises.

M. FISHER: L'un est muni de fusées d'essieu à friction et l'autre de coussinets à roulements. Est-ce là une des différences?

M. DINGLE: Ah! voici: nous ne permettons pas que le matériel destiné aux trains de marchandises soit attelé à des trains de voyageurs.

M. FISHER: Voici ce que je voudrais savoir: je conclus du fait que vous augmentez la vitesse que vous espérez tirer profit de quelques changements, et alors je me demande si c'est là un des changements qui constituera un facteur de vitesse?

M. DINGLE: Rappelez-vous que l'usage de roues en acier et de coussinets à roulements est certainement un facteur de vitesse.

M. FISHER: Et puis il y aura aussi moins de réparations à faire dans l'ensemble du réseau, n'est-ce pas?

M. DINGLE: Certainement.

M. GORDON: Tout se réduit à l'analyse de la situation économique. Les coussinets à roulements coûtent beaucoup plus cher et alors il faut examiner ce détail pour conclure si leur durabilité et la vitesse supérieure qu'ils sont censés fournir constituent des facteurs qui compensent pour la peine l'augmentation du coût, l'entretien et autres choses de la sorte.



M. FISHER: Mais les roues en acier et les coussinets à roulements peuvent avoir des conséquences sur les possibilités d'embauchage du réseau tel qu'il fonctionne actuellement?

M. GORDON: Assurément.

M. CREAGHAN: Combien avez-vous de wagons à deux étages pour le transport des automobiles? Votre inventaire ne l'indique pas.

M. GORDON: L'inventaire ne l'indique pas?

M. CREAGHAN: Non.

M. GORDON: Je croyais que oui. Nous en avons commandé 125 et il y en a 25 présentement en service.

M. CREAGHAN: Ce wagon est-il plus long que le wagon couvert ordinaire?

M. GORDON: Oui, il est plus long et plus haut aussi.

M. CREAGHAN: C'est évident puisqu'il a deux étages. Combien d'automobiles ordinaires contient chacun de ces wagons?

M. DINGLE: Nous en mettons huit, mais nous en construisons quelques-uns pour six automobiles.

M. FISHER: Avec l'ouverture de la voie maritime il est fort possible que les voitures européennes arrivent directement à la Tête des Lacs en des chargements plutôt importants. Il y a quelques années, les chemins de fer luttèrent jusqu'au bout au sujet du problème des navires des lacs transportant des autos; est-ce que les chemins de fer ne réussirent pas à empêcher la mise en service de...

M. GORDON: Si je me rappelle bien, il s'agissait d'une affaire de tarif. Je me souviens bien de cela mais non des détails. C'était une question de tarif à laquelle nous nous opposions.

M. FISHER: Est-ce que ce nouveau modèle de wagon va nous permettre de faire concurrence pour le trafic de l'ouest, pour autant que cela intéresse la rivalité avec les navires?

M. GORDON: Oui, nous avons trouvé que ce nouveau modèle de transporteur était très bien vu par les manufacturiers d'autos et c'est pourquoi nous en avons commandé 125 autres. Ils vont favoriser notre position concurrentielle de ce côté-là. Il reste à voir si cela vaudra mieux que le facteur concurrentiel de la voie maritime. On projeta tout d'abord ce transporteur comme un moyen d'affronter la concurrence du camionnage sur les routes.

M. FISHER: Vous avez eu de bons résultats, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Dans quelle mesure avez-vous réduit les frais d'expédition des usines de l'est jusqu'à Winnipeg, par exemple?

M. BROOME: Vous faites surtout réduire les frais subis par les manufacturiers pour le chargement des autos?

M. GORDON: Oui, et nous épargnons aussi en transportant huit autos, alors que nous en transportions deux seulement dans un wagon couvert.

M. BROOME: Mais le chargement d'un wagon représente beaucoup de travail pour le manufacturier.

M. GORDON: Je n'ai pas de chiffres à l'appui, monsieur Fisher, mais cela a diminué de beaucoup les frais de transport pour les manufacturiers.

M. CHEVRIER: Je vois que vous avez mis à l'essai vos nouveaux wagons frigorifiques en aluminium.

M. GORDON: C'est exact.

M. CHEVRIER: Est-ce que l'expérience est assez avancée pour vous permettre de faire une déclaration au Comité sur les résultats de ces essais?



M. GORDON: Les résultats sont satisfaisants. Nous sommes actuellement en pourparlers avec la compagnie à propos des frais d'entretien et il y a encore quelques points sujets à discussion. En effet, j'ai reçu une lettre du président de la compagnie ce matin même.

M. CHEVRIER: Quelle compagnie?

M. GORDON: L'*Aluminum Company*. Il se disait content d'avoir pu résoudre le problème que nous lui avons soumis, au sujet de la résistance à la corrosion et autres choses de ce genre. En général, nous considérons l'expérience comme un succès.

M. CHEVRIER: Le wagon est-il beaucoup plus léger?

M. GORDON: Beaucoup plus léger.

M. FISHER: Il faudrait féliciter le chemin de fer pour ce qu'il a fait sur les trains de la ligne Ottawa-Toronto, et je serais curieux de savoir où il a pris ces nouveaux wagons spéciaux qui sont en service et qui contiennent des chambrettes. Viennent-ils de quelques autres secteurs du réseau ou les avez-vous achetés?

M. GORDON: Non, c'est une réaffectation que nous avons pu opérer à la suite de l'achat de 50 wagons obtenus du *New York Central*, qui a pu nous les céder à un prix très bas, parce qu'il abandonnait le service des voyageurs. En effet, il nous les a cédés à \$10,000 chacun, tandis qu'ils coûtaient \$250,000 l'unité. Ils étaient encore bons pour huit ans. Le Pacifique-Canadien en a acheté lui aussi. Cet achat nous a permis de faire une nouvelle distribution de notre matériel sur quelques-unes de nos lignes. Même si je ne dis pas qu'ils sont arrivés dans cette région-ci, ils nous ont permis de transférer des wagons et de faire de nouvelles affectations de matériel.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Sinon, nous allons passer à la rubrique "Améliorations du service", après avoir parlé du matériel roulant. A-t-on des questions à poser?

M. CARTER: J'attendais pour poser plusieurs questions sur ce sujet. J'aurais voulu les poser au paragraphe 9; avant tout je voudrais exprimer mon appréciation pour le beau travail qu'a fourni cette année votre navire, le *William Carson*, malgré des conditions atmosphériques très défavorables. Je me demande si le président pourrait nous dire combien de navires nolisés ont été réformés et quelle a été l'économie de la main-d'œuvre à Port-aux-Basques et à Sydney, depuis que le *Carson* est entré en service?

M. GORDON: Il s'agit encore ici de chiffres très variables. Selon le trafic et les conditions atmosphériques, nous avons l'habitude de noliser de six à huit navires au cours d'une saison, et maintenant nous n'en nolisons à peu près aucun, sinon un ou deux à l'occasion. Nous considérons le *William Carson* comme presque suffisant sous ce rapport, et il faudrait maintenant une circonstance vraiment exceptionnelle pour nous obliger à noliser des navires.

M. CARTER: Depuis que le *Carson* est en service, quelle économie avez-vous réalisée sur les navires nolisés?

M. GORDON: Je ne le sais pas, mais je serais heureux d'examiner la question.

M. CARTER: J'aimerais le savoir. C'est la première fois dans l'histoire qu'on a un service régulier, en hiver, entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques.

M. GORDON: Je pense que c'est exact. Auparavant il y avait des interruptions presque chaque année, tandis que le *Carson* a poursuivi son service sans interruption; il a même frayé le chemin à d'autres navires.

M. CARTER: Voilà pourquoi nous l'apprécions.

M. GORDON: Il a fait un travail remarquable et, de toutes façons, il a plus que justifié la manière dont il a été construit et dont il est entré en service.



M. CARTER: Je devrais peut-être m'adresser à la fois à M. Gordon et au ministre. Je voudrais savoir quel progrès on a réalisé par rapport aux bateaux côtiers et surtout au modèle du vaisseau devant desservir la baie Argentinia. A quelle date ce nouveau bateau entrera-t-il en service?

M. GORDON: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. HEES: Je n'ai aucun rapport sur la manière dont progresse la construction de ces bateaux, mais je pourrai le savoir ce matin, si vous le désirez.

M. GORDON: Monsieur le ministre, sauf erreur, on devait demander des soumissions. Si on ne l'a pas encore fait, on est sur le point de le faire: voici la situation présente.

M. HEES: Je serai heureux de vérifier cela pour vous.

M. CARTER: On n'a pas encore monté les quilles?

M. HEES: Comme j'ai dit tout à l'heure, j'aimerais vérifier ces détails; et je vous les donnerai dès que j'aurai communiqué avec le ministère.

M. CARTER: Je crois que l'an passé et l'année précédente, M. Gordon avait parlé au Comité d'un organisme du National-Canadien qui avait enquêté sur la situation à Terre-Neuve et formulé certaines recommandations. Il y en avait une qui demandait d'ouvrir des bureaux de messageries dans quelques-uns des ports desservis par les navires côtiers. Je me demande si l'on en a tenu compte?

M. GORDON: Vous parlez des bureaux de la compagnie de messageries, n'est-ce pas?

M. CARTER: Oui, par rapport aux navires côtiers, et surtout ceux de la côte sud, mais je ne voudrais pas retarder les travaux du Comité...

M. GORDON: Nous sommes pourtant sûrs d'avoir ce renseignement ici même, mais je ne le trouve pas. Laissez-moi donc cela et je ferai examiner la chose.

M. CARTER: Merci. Une dernière question. Le service-voyageurs entre Saint-Jean et Argentinia, où les voyageurs doivent descendre pour se rendre aux bateaux est peut-être l'un des pires que nous ayons. On accroche un wagon à voyageurs à un train de marchandises qui part, je crois, aux environs de huit heures, chaque matin. Il lui faut à peu près six heures par parcourir 80 milles, et il n'y a aucun endroit pour manger le long du trajet. Je me demandais si l'on ne pourrait pas faire quelque chose pour améliorer cette ligne.

M. GORDON: C'est la seule voie de communication entre Saint-Jean et Argentinia.

M. CHEVRIER: Invitez le ministre à se rendre là.

M. CARTER: Il n'y a qu'une seule chose à faire: décrocher les wagons à marchandises ou mettre un autorail, qui donnerait un service beaucoup plus rapide.

M. GORDON: J'en prends note et nous examinerons le problème. Je suis content d'apprendre qu'il s'agit de la pire ligne, parce que je voudrais attirer votre attention sur un article du *Daily News*, intitulé: "Contribution remarquable du National-Canadien au cours de la décennie". C'est du mois d'avril 1959.

M. CHEVRIER: Voyons l'autre page.

M. GORDON: Cet article-ci, "Service d'assistance sociale"?

M. CHEVRIER: Non.

M. GORDON: C'est un article tellement élogieux, que je me gonflerais d'orgueil si je n'étais pas un homme modeste.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une autre question après celle de M. Carter? Je remarque que le *Carson* est en service depuis sept mois.



M. GORDON: C'est exact.

M. CHEVRIER: Est-ce que le président pourrait donner au Comité une idée des résultats financiers de cette période de service?

M. GORDON: Peut-être pas dans les détails, mais les chiffres ronds, par exemple.

M. CHEVRIER: Et quelle comparaison peut-on établir avec le ou les navires qui étaient en service entre North-Sydney et Terre-Neuve avant le *Carson*?

M. GORDON: Le *Carson* est entré en service régulier entre North-Sydney et Port-aux-Basques le 26 août 1958. Pendant cette période, les recettes ont été de \$256,504 et les dépenses de \$807,395, soit un déficit de \$550,891 pour cette même période. Nous avons aussi d'autres chiffres se rapportant à nos autres opérations à Argentia, mais puisqu'ils ne relèvent plus de l'affaire qui nous occupe...

M. CHEVRIER: Mais vous dites ici dans le rapport que le *Carson* commença le service à horaire fixe le 5 octobre.

M. GORDON: Oui, il commença le service "à horaire fixe".

M. CHEVRIER: Alors pourriez-vous nous fournir un rapport sur la période qui va du 5 octobre à la fin d'avril?

M. GORDON: Non, l'état que j'ai part du jour où le traversoir est entré en service. Nous avons maintenu un service préliminaire sur une base expérimentale.

M. CHEVRIER: Alors que sont les chiffres que vous m'avez fournis?

M. GORDON: Du 26 août au 31 décembre. Cela se rapproche assez des calculs des chemins de fer, puisqu'il n'y manque que la période qui va du 26 août au 5 octobre, et pendant cette période on est porté à augmenter les dépenses, car il ne s'agissait que d'un essai et puis on ne transportait que des marchandises.

M. CHEVRIER: Mais voici ce que je veux savoir: quelle comparaison peut-on établir entre le service du *Carson* et le service antérieur?

M. GORDON: Il faudrait faire l'analyse de la situation, et j'ignore si nous avons ce qu'il faut ici. J'ai ici une note qui indique que pendant la période correspondante en 1957, c'est-à-dire du 6 octobre au 31 décembre 1957, huit navires assurèrent le service dans le détroit de Cabot, transportant 31,882 tonnes, avec une moyenne de 371 tonnes par jour. Le *Carson* a transporté, entre le 6 octobre et le 31 décembre, environ 7,000 tonnes de marchandises de plus que les huit autres navires ensemble pendant la période correspondante de 1957, ce qui représente une augmentation d'environ 22 p. 100. Je n'en ai pas les chiffres en dollars, mais je vais essayer de vous les faire avoir. Ce n'est pas un tableau comparatif complet, car il s'agissait encore d'un service préliminaire.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire qu'avec le temps ce service sera plus avantageux qu'il ne l'était précédemment?

M. GORDON: Les frais d'exploitation vont être moins élevés. Il reste à voir s'il y aura de réels bénéfices, mais j'en doute.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. CREAGHAN: Pour moi, l'*Océan Limité* est un train splendide maintenant, depuis qu'on a, l'année dernière, réduit son horaire. Je me demande si vous-même ou votre personnel prévoyez quelque possibilité de réduire encore le temps du voyage. Vous l'avez déjà réduit à 12 heures.

M. GORDON: Je croyais que nous avions fini avec le service des voyageurs.

M. CREAGHAN: Il s'agit ici de l'amélioration du service, paragraphe 61.



M. GORDON: Nous n'avons en vue aucune autre amélioration quant aux horaires. Nous avons atteint un point où il est difficile de faire mieux.

M. CREAGHAN: Alors comment expliquer que les trains qui vont vers l'ouest sont plus rapides que ceux qui vont vers l'est?

M. GORDON: Peut-être le vent!

M. CREAGHAN: Je ne crois pas que le vent soit un facteur.

M. GORDON: Bien, c'est une question d'exploitation.

M. DINGLE: C'est une question d'horaire. Cette différence n'a apparemment aucune raison d'être, sauf que le même travail doit être fait dans une direction comme dans l'autre.

M. GORDON: Ne serait-ce pas parce qu'il y a des arrêts plus ou moins longs ou fréquents?

M. DINGLE: En effet, les trains qui vont vers l'est ont la priorité dans les rencontres et alors ceux qui vont vers l'ouest doivent s'arrêter et attendre.

M. CARTER: Voici ma dernière question. Est-ce qu'on a pensé à pourvoir les chemins de fer de Terre-Neuve de wagons-restaurants?

M. GORDON: Non, pas du modèle de ceux que vous voyez sur le continent, parce que ce sont là des wagons-cafétérias qui ont été reconstruits et révisés dans nos ateliers; sur le réseau à voie étroite de Terre-Neuve, nous n'avons aucun wagon supplémentaire que nous puissions transformer dans ce but. Alors il faudrait acheter de nouveaux wagons et nous ne sommes pas disposés à contracter une telle dépense.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Il y a deux ou trois questions que je voudrais poser au sujet de la vitesse. Quelques-uns des employés de chemins de fer, à Jasper et à Edson, me disent qu'ils pourraient réduire la durée du parcours entre Edmonton et Vancouver, si on le leur permettait.

M. GORDON: C'est une chose normale sur les chemins de fer. En voici la raison: lorsqu'on fixe un horaire, on veut arriver au point le plus important de la ligne à une heure déterminée. C'est là que la ponctualité est importante. Puis on concède une certaine marge, afin de pouvoir faire face aux circonstances défavorables; par conséquent, lorsque le voyage s'effectue dans des circonstances très favorables on peut toujours gagner du temps. Les chiffres des indicateurs constituent la probabilité moyenne d'arriver à l'heure dite voulue.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Que penser du fait qu'ils paraissent avoir l'impression d'être limités par l'horaire que le Pacifique-Canadien peut établir?

M. GORDON: J'ai eu occasion au cours de l'année d'opposer un démenti à cette déclaration et le fais encore.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Une autre question au sujet du train qui va de Capreol à Ottawa. Qu'est-ce qui justifie une telle lenteur?

M. GORDON: La même raison. Nous désirons arriver à l'heure à Ottawa. Nous augmentons la vitesse pour être sûr d'arriver à temps; puis, en vertu de certaines circonstances, nous arrivons à Capreol en un temps qui nous permettrait d'arriver à Ottawa avant l'heure fixée. Alors pour ne pas arriver avant le temps, nous sommes obligés d'aller plus lentement, car il n'y a rien de pire dans l'organisation ferroviaire que d'arriver avant l'heure fixée et d'obstruer les lignes. C'est contraire aux règles d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs?



M. FISHER: Monsieur le président, un journaliste local de Geraldton a entrepris une campagne pour que les trains soient plus fréquentés, pour la raison, dit-il, que c'est notre chemin de fer. Il y dit des choses très élogieuses, mais en même temps il critique deux choses:

D'abord, l'état de la gare de Longlac est déplorable. Comme point de correspondance c'est ridicule; la salle de repos est si froide qu'on y voit sa propre haleine et l'odeur laisse beaucoup à désirer.

M. GORDON: En quoi laisse-t-elle à désirer?

M. FISHER: Êtes-vous déjà entré dans la gare?

M. GORDON: Certainement. Je me demande quel parfum il voudrait y sentir!

M. FISHER: Vous saisissez certainement ce que je veux dire!

On n'a jamais rien vu de pareil dans aucun autre endroit public en Ontario. On reste même surpris de voir que le ministère de la Santé n'ait pas fait fermer les locaux en question.

Puisque c'est un point de correspondance, pourquoi ne pas y apporter des améliorations? Je me suis déjà trouvé entassé avec une cinquantaine d'autres personnes dans la salle d'attente alors que le train de la ligne principale était en retard et qu'il faisait dehors un froid de 40 sous zéro.

M. GORDON: Personnellement, monsieur Fisher, je suis plutôt de votre avis. Le local laisse beaucoup à désirer, et c'est la dépense seule qui nous empêche d'y porter remède. Nous avons un comité qui est chargé d'examiner ces questions-là, et M. Vaughan, qui en est le président, me dit qu'on étudie actuellement la question de la gare de Longlac.

M. FISHER: A Longlac le public n'a pas le choix.

M. GORDON: C'est vrai; je ne suis pas fier de la situation. Mais toute amélioration dépend des frais.

M. FISHER: Une autre critique de ce journaliste, c'est que parfois dans les wagons-dinettes ou ailleurs on voit les garçons de table, le maître d'hôtel, etc., tirés à quatre épingles tandis que les cuisiniers et leurs aides se traînent partout mal rasés et en uniformes sales.

M. GORDON: Il a vu tout cela récemment?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je vous le demande parce que c'est précisément dans ce domaine-là que je parlais d'améliorer nos équipes de trains de voyageurs. Et il me semble qu'effectivement nous sommes parvenus à y réaliser une sensible amélioration. Je ne sais pas si vous avez vu notre publicité adressée au personnel là-dessus, et la publicité des unions elles-mêmes?

M. FISHER: Oui, je l'ai vue.

M. GORDON: Les unions ont fait appel à leurs membres. Quant à nous, autant que la surveillance puisse accomplir quelque chose, nous l'exerçons; mais il y a toujours certains individus qui refusent de s'améliorer. Nous sommes alors obligés de les congédier, et tout de suite nous voilà sur les bras des embêtements. Il faut nous réunir avec le représentant de l'union, et lui expliquer pourquoi nous, les dirigeants, nous avons droit à congédier quelqu'un.

M. FISHER: Est-ce vrai que sur les trains entre Montréal et Toronto il y a un règlement qui défend aux voyageurs de voiture ordinaire l'entrée à certaines heures du wagon-restaurant?

M. GORDON: Non; cela n'est pas vrai.

M. FISHER: Je voudrais vous poser une question à propos de ces services de repas. L'année dernière vous nous avez fourni un compte rendu des dépenses,



qui indiquait que vous perdiez de l'argent à tous ces services, mais que vous en perdiez moins aux wagons-dinettes qu'aux autres wagons-restaurants.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Pouvez-vous établir une comparaison entre ces chiffres et ceux de l'année courante pour nous donner une idée de la situation actuelle?

M. GORDON: Oui. En 1959 nous avons servi 1,171,576 repas dans les wagons-restaurants et les wagons-buffets, ce qui nous a apporté un revenu moyen de \$1.777 par repas. Cela est à comparer à 1957, où nous avons servi 1,686,272 repas au revenu moyen de \$1.803 par repas. Ainsi, nos profits et le nombre de repas ont baissé tous les deux.

Dans les wagons-dinettes nous avons servi 531,861 repas en 1958, au revenu moyen de 92c. Cela est à comparer aux 342,429 repas de 1957, au revenu moyen de 99c. On voit que, si le nombre de repas a augmenté, le revenu a baissé.

Dans les wagons-lits-grills, qu'on appelle couramment "coffee shops", nous avons servi 305,917 repas en 1958 au revenu moyen de 72.1c. par repas, ce qui est à comparer aux 444,119 repas de 1957, dont le revenu moyen était de 71c.

Dans les wagons-cafétérias, 100,575 repas étaient servis en 1957 au revenu moyen de 87c., tandis qu'en 1957, il y avait 57,273 repas au revenu moyen de \$1.02.

Nous avons servi en tout 2,109,929 repas en 1958, au revenu moyen de \$1,365 par repas, ce qui est à comparer aux 2,530,093 repas de 1957 au revenu moyen de \$1.484 par repas. Par conséquent, la perte moyenne par repas sur tous les wagons-restaurants était de .847 cents en 1958, contre .727c. en 1957.

Le PRÉSIDENT: Vous avez donc perdu 84c. par repas?

M. GORDON: Oui. C'était la perte moyenne. Ainsi, nous avons perdu plus d'argent avec les repas en 1958 qu'en 1957.

M. FISHER: Y a-t-il moyen de porter remède à cette situation?

M. GORDON: Non; une perte de cette espèce-là fait partie du coût total du service des voyageurs. Elle entre, pour ainsi dire, dans nos comptes; elle est prévue. Les installations des wagons-restaurants attirent la clientèle; si nous ne servions pas de repas, nous aurions beaucoup moins de passagers.

Nous avons tenté quelques expériences pour réduire ces frais, mais nous n'avons pas grand espoir d'y apporter une sensible amélioration au delà des chiffres qui je vous ai cités.

Le PRÉSIDENT: Les compagnies aériennes servent des repas gratuitement.

M. CHEVRIER: Oui, et ils sont parfois très difficiles à déguster.

M. GORDON: Et le prix en est compris dans le billet.

M. CHEVRIER: Oui.

M. FISHER: Vous avez établi quatre catégories de services de repas, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Est-ce que vous comptez conserver les deux qui sont les plus populaires et réduire les deux autres?

M. GORDON: Nous tentons des expériences là-dessus depuis quelque temps, et nous surveillons les différents services de repas sur tel ou tel train pour découvrir lesquels sont les plus populaires. C'est à cause de cela que nous avons créé des wagons-cafétérias; et le wagon-dinette est une autre de nos innovations. Ayant établi ces wagons-dinettes au Canada, nous en faisons l'expérience aux différents services-voyageurs.

M. FISHER: A propos des wagons-cafétérias, est-ce que des voyageurs se sont plaints à cause des chocs et des mouvements du train?



M. GORDON: Cela n'est pas notre plus grande difficulté; cela fait partie du reste de la situation générale des services, et dépend de la catégorie du service où les wagons sont utilisés. Personne ne s'est encore plaint à cause des mouvements du train.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est "Gare Centrale—Montréal".

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question à propos du paragraphe 66, en ce qui concerne le nouvel immeuble à bureaux? Si je comprends bien, un contrat a été adjugé pour le creusage des fondations. Où en est-on actuellement, et quand l'immeuble sera-t-il terminé?

M. GORDON: A peu près 80 p. 100 des travaux des fondations sont terminés, les normes de construction sont préparées et les contrats adjugés pour la charpente métallique. Les contrats pour les planchers sont adjugés, et tous les autres plans sont à un état très avancé. Tous les contrats seront adjugés en 1959, et le projet doit être terminé en 1961.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous donner une idée de la grandeur de l'immeuble, du nombre des étages, etc.?

Le PRÉSIDENT: Tout cela se trouve exposé dans ce détail du bilan: 470,000 pieds carrés.

M. GORDON: L'édifice pourra recevoir 3,400 personnes, notre personnel actuel; et il y aura de la place pour 400 autres, si l'avenir exige un tel développement de nos cadres.

M. CHEVRIER: Et le nombre d'étages?

M. GORDON: Seize.

M. CHEVRIER: Et lorsque cet immeuble sera terminé, vous prendrez en main sans doute vos trois édifices principaux dont la construction a commencé il y a dix ans environ au côté sud de la rue Dorchester: c'est à dire l'hôtel, l'édifice de l'aviation et l'édifice à bureaux.

M. GORDON: Nous avons abandonné l'édifice à bureaux, qui devait s'élever entre l'hôtel et l'édifice de l'aviation. Nous avons conclu que cet espace coûtait trop cher pour un simple bureau central du National-Canadien, et que nos fins seraient tout aussi bien servies si nous utilisions l'espace qui se trouve derrière cet emplacement, au coin des rues Lagauchetière et Mansfield.

M. CHEVRIER: Et comptez-vous utiliser à la longue l'emplacement entre l'édifice de l'aviation et l'hôtel?

M. GORDON: Nous entrons en pourparlers maintenant avec plusieurs particuliers qui s'y intéressent. Ils construiront sur nos terrains et nous nous arrangerons avec eux.

M. CHEVRIER: Qu'est-ce que vous allez faire de vos vingt autres emplacements?

M. GORDON: Ils seront utilisables. On a installé autrefois beaucoup de bureaux sous le viaduc, où ils sont fort mal situés. Nous nous sommes engagés il y a douze ans à trouver d'autres emplacements pour ces bureaux, mais ce n'est que maintenant que nous sommes à même de le faire. Nous utiliserons l'espace sous le viaduc comme entrepôt des livraisons du chemin de fer; c'était du reste sa destination primitive. Mais étant donné que nous ne sommes que locataires de la plupart des autres immeubles que nous occupons, nous allons les abandonner; et quant à l'immeuble à bureaux principal, à 360 rue McGill, nous croyons qu'il sera mis en vente.

M. CHEVRIER: Vous transporterez votre siège social au nouvel édifice?

M. GORDON: Oui. Actuellement nous avons vingt-trois ou vingt-cinq locaux séparés à Montréal.

M. CHEVRIER: Et il faut avouer que votre bureau central est très délabré.



M. GORDON: En effet. Je crois qu'il date de 1899.

M. FISHER: Monsieur le président, puisqu'il ne nous reste que cinq minutes avant d'aller au caucus, sera-t-il possible de lever la séance dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous devions continuer jusqu'à 11 heures.

M. CHEVRIER: Et moi, je croyais que nous devions continuer jusqu'à une heure de l'après-midi!

Le PRÉSIDENT: Cela m'est égal. Mes autres amis doivent assister à un caucus.

M. FISHER: Nous savons que vous voulez nous quitter pour apprendre les noms de ces adjoints parlementaires.

Le PRÉSIDENT: Si je croyais manquer cela, je lèverais la séance tout de suite. Est-ce que nous pouvons passer à une ou deux autres rubriques? La prochaine est "Calculs électroniques".

M. FISHER: Une chose m'intrigue, c'est que tout le monde semble consulter les analyses des bordereaux d'expédition pour se faire une idée des frais d'exploitation du chemin de fer. Monsieur Gordon, en introduisant ces méthodes de calcul électroniques, comptez-vous en tirer autant de renseignements ou en tirerez-vous peut-être davantage?

M. GORDON: M. Toole est notre expert en la matière; monsieur Toole, voulez-vous nous l'expliquer?

M. TOOLE: Oui, nous nous attendons à arriver à plus de renseignements que nous en donnent aujourd'hui les bordereaux d'expédition; et lorsque nos machines calculatrices fonctionneront à pleine capacité, nos données d'analyse seront beaucoup plus définitives. On arrive beaucoup plus vite aux renseignements nécessaires par la calculatrice électronique que par cette analyse-type des bordereaux d'expédition.

M. FISHER: Est-ce que le Pacifique-Canadien tente des expériences dans ce domaine, en se servant de pareilles théories?

M. TOOLE: Il y travaille, que ses théories soient pareilles ou non.

M. CHEVRIER: Et les mêmes renseignements lui sont accessibles comme à vous?

M. TOOLE: Oui.

M. FISHER: Eh bien, si le Pacifique-Canadien se sert des procédés électroniques...

M. GORDON: Oui, il y travaille.

M. FISHER: Alors, on aura beaucoup de renseignements importants. Vous voudrez sans doute en cacher au moins une partie à cause de votre situation concurrentielle. Serez-vous en faveur de la publication de ces renseignements par la Commission des transports? Ou attendez-vous qu'on en demande la publication?

M. GORDON: Il y a une chose très importante qu'il ne faut pas oublier. Ces machines électroniques peuvent calculer presque n'importe quoi, de sorte qu'elles finissent par envoûter tout le monde. Si nous n'y prenons pas garde, nous nous trouverons en train de faire toutes sortes de calculs bizarres, y compris le nombre de bébés aux cheveux roux qui verront le jour en 1974. Il faut en limiter strictement l'emploi aux buts pratiques, c'est-à-dire aux buts qui se rapportent à l'exploitation du chemin de fer. Sans cela nos frais seront astronomiques. D'accord, monsieur Toole?

M. TOOLE: Tout à fait d'accord. Nous nous servons beaucoup de ces machines et nous en limitons strictement l'emploi.

M. FISHER: Est-ce que la Commission des transports vous a demandé des renseignements?



M. GORDON: Pas à propos de ces machines à calcul électroniques.

M. CHEVRIER: Lorsque la Commission des transports a étudié les bordereaux d'expédition, n'est-ce pas que les chemins de fer ont fourni les renseignements nécessaires?

M. TOOLE: La commission nous a envoyé de son personnel, et a utilisé le nôtre.

M. CHEVRIER: Et les membres de la Commission ont étudié des bordereaux d'expédition en provenance du Canada entier, n'est-ce pas?

M. GORDON: Lorsque je témoignais devant le Comité à propos de la subvention de 20 millions de dollars, je crois que j'ai lu un témoignage de M. Knowles, où il parlait de la méthode dont il se servait pour vérifier ces bordereaux. Il voulait dire, sans doute, qu'il faisait passer des cartes poinçonnées dans une machine quelconque, ce qui aurait pu lui fournir certains renseignements. Mais le témoignage indique aussi que les renseignements que possède actuellement la Commission lui étaient fournis par les archives du chemin de fer.

M. FISHER: Les compagnies de camionnage se servent aussi de cette analyse des bordereaux d'expédition. Je me demande si vous pensez qu'il y a eu... Je ne dirai pas que leur façon de l'utiliser soit déloyale; mais est-elle défectueuse du point de vue de la statistique?

M. GORDON: C'est à cause de cela que nous sommes peu disposés à mettre l'analyse statistique de nos affaires à la portée de nos concurrents. Surtout lorsque la leur ne nous est pas accessible. C'est la concurrence qui explique notre hésitation.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme c'était convenu hier, nous nous réunirons dans cette même salle immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

La séance est levée pour le déjeuner.



## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MERCREDI 6 mai 1959

Le PRÉSIDENT: Messieurs, étant en nombre, nous allons commencer. Nous sommes à la rubrique "Recherche et expérimentation". Avez-vous des questions?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je voudrais poser une question de prérogative à propos d'un article paru dans la *Montreal Gazette* de ce matin sous la signature de M. John Leblanc. Il est intitulé: "Le National-Canadien a l'intention de développer ses services de camionnage"; et on y lit, à propos d'une discussion d'hier entre M. Gordon et moi sur la question des taxes convenues:

M. Gordon, en réponse au membre du Comité John Drysdale (C.P., Burnaby-Richmond), qui accusait le National canadien de réduire actuellement ses tarifs-marchandises au-dessous du niveau compensatoire, a défendu ces réductions comme destinées à faire face à la concurrence des compagnies de camionnage.

Et ensuite, entre parenthèses (et c'est là-dessus que je veux poser ma question de prérogative):

(Selon la législation fédérale, tous les tarifs-marchandises doivent être compensatoires: c'est-à-dire doivent dédommager les chemins de fer de leurs débours.)

Il me semble que cette interprétation que donne la *Gazette* est trompeuse, parce que la Loi sur les transports ne donne aucune définition des tarifs compensatoires, ne dit pas qu'ils doivent être compensatoires, ni qu'ils doivent dédommager les chemins de fer de leurs débours. Voilà tout ce que je veux dire: que cet article donne une impression très fausse.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que selon M. Gordon tous ces tarifs doivent être compensatoires?

M. DRYSDALE: Je n'interpelle pas M. Gordon, je critique tout simplement l'interprétation de la loi que donne M. John Leblanc dans son article. Il dit que, selon la législation fédérale, les tarifs-marchandises doivent être compensatoires: c'est-à-dire qu'ils doivent dédommager les chemins de fer d'au moins leurs débours. La loi ne dit pas cela. Peut-être est-ce simplement une question d'interprétation.

M. PASCOE: C'est une question de prérogative?

M. FISHER: Ce serait une question de prérogative si M. Drysdale voulait faire appeler le journaliste devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, je crois que, en enregistrant votre question de prérogative, vous avez atteint votre but.

M. DRYSDALE: Oui; c'est tout ce que je voulais faire.

Le PRÉSIDENT: M. Drysdale a mis sa question à l'ordre du jour. Je crois pour ma part qu'il vaut mieux pardonner au journaliste plutôt que de l'appeler devant le Comité. Car, malgré l'exactitude habituelle dont font preuve nos journalistes, je leur ai connu de plus graves erreurs que celle-ci.

M. FISHER: Vous vous êtes occupé de courses de chevaux, donc?

Le PRÉSIDENT: Merci; c'est très bien dit.

M. FISHER: A propos du paragraphe 74 du rapport annuel, il y a une chose qui m'agace un peu: si j'ai bien compris, on n'avait constitué cette Section de la recherche opérationnelle qu'au mois de mars 1958. Est-ce que ce paragraphe indique qu'elle a déjà terminé deux programmes, un sur des bogies de wagons et l'autre sur des turbines à gaz?



M. GORDON: Le paragraphe ne dit pas cela, ni que les recherches soient terminées, mais seulement que nous nous sommes associés au Conseil national de recherches pour examiner ensemble quelques problèmes. Je puis ajouter que nous avons aussi consulté le Pacifique-Canadien à propos de ces mêmes problèmes. Le rapport annuel dit simplement que ces études se poursuivent toujours.

M. FISHER: Ce matin je croyais comprendre que vous tentiez des expériences sur des turbines à gaz.

M. GORDON: M. Chevrier parlait d'études spéciales qui se rapportaient à l'expérience Mordell à l'Université McGill. De ce que je sais, on a mis fin à cette expérience.

M. FISHER: Oui, je le sais. Mais qu'est-ce que cette turbine à gaz dont s'occupe votre Section de la recherche opérationnelle?

M. GORDON: Vous parlez toujours du paragraphe 74?

M. FISHER: Selon le rapport du Conseil national de recherches, on s'occupe actuellement de deux problèmes, l'un sur des bogies de wagons, l'autre sur des turbines à gaz.

M. GORDON: Et d'où tenez-vous ces renseignements?

M. FISHER: Du rapport annuel du Conseil national de recherches.

M. GORDON: Je ne connais que quatre projets d'étude actuels. D'abord, des recherches fondamentales au sujet du modèle des bogies de wagons à marchandises, afin d'en réduire les frais d'exploitation et d'en améliorer le fonctionnement. Deuxièmement, des recherches destinées à trouver un comburant factice pour nos locomotives diesels. Nous essayons de réduire les frais de nos comburants actuels. Troisièmement, des études sur les freins à air comprimé, pour en améliorer le fonctionnement, surtout pendant l'hiver. Quatrièmement, des recherches pour trouver de nouvelles sources d'énergie électrique destinée aux endroits isolés, où la répartition de même une petite quantité coûte très cher. Ces recherches nous amèneront peut-être à examiner et à nous servir de générateurs atomiques.

Ces quatre projets sont les seuls que je connaisse. Comme me le dit M. Vaughan, il se peut qu'on ait dû interrompre les recherches Mordell à l'Université de McGill à cause des difficultés qu'on a éprouvées à se débarrasser des cendres résiduelles; et il se peut fort bien aussi que le Conseil national de recherches se soit chargé de poursuivre à son tour cette expérience Mordell. Le paragraphe 74 s'y rapporte, sans doute; mais ces travaux ne nous occupent pas. C'était M. Solandt qui s'intéressait à ce projet.

M. FISHER: Je crois que nous sommes tous contents que vous ayez un collaborateur doué des qualités de M. Solandt. Mais c'est le rôle de la section de la recherche opérationnelle qui m'intriguait. Quoique le Pacifique-Canadien collabore avec vous, rien ne vous empêche d'assigner au moins une partie des recherches nécessaires au Conseil national de recherches, n'est-ce pas?

M. GORDON: Pas du tout. Quoique nous partagions avec le Pacifique-Canadien des projets d'un intérêt mutuel, il n'y a pas d'entraves à notre liberté d'action. Nous pouvons abandonner certaines expériences au Pacifique-Canadien, ou les tenter nous-mêmes. C'est un effort en commun, et qui n'empêche pas nos recherches scientifiques de se poursuivre tout à fait objectivement.

M. FISHER: Est-ce que vous êtes en train d'établir des laboratoires et des salles d'expérience pour faciliter vos recherches?

M. GORDON: Oui, depuis longtemps. Nous avons un laboratoire à Montréal qui se charge de projets spéciaux, et jusqu'à présent son succès a été considérable. Nos expériences sur différentes espèces d'huile à graisser, par exemple, ont attiré l'attention de plusieurs autres compagnies de chemins de fer. Et grâce



à nos recherches, nous avons pu fournir aux industriels des renseignements sur les ressorts à boudin lourd. On en a changé les méthodes de fabrication, de sorte que nous avons maintenant de meilleurs ressorts et qui durent plus longtemps.

Nous avons tenté aussi toute une série d'expériences sur les étoffes. Notre laboratoire se charge de déterminer le pourcentage de coton qui entre dans la composition des serviettes, des draps, etc. que nous achetons pour nos hôtels; et nous avons de semblables épreuves pour la peinture et pour presque tous les autres produits dont nous nous servons.

Le laboratoire est surtout utile lorsqu'il s'agit d'examiner des réclamations que nous croyons fausses ou mal justifiées. Il nous aide souvent à prouver que des avaries subies en cours de route par des marchandises n'ont pas pu se produire au cours du trajet par chemin de fer.

M. FISHER: Je vous fais mes excuses: je croyais que vos recherches s'occupaient plutôt de coordination et de renseignements; je ne me rendais pas compte qu'elles s'intéressaient à tant de choses.

M. GORDON: Si jamais vous vous trouvez à Montréal, je serai très heureux de vous faire visiter le laboratoire; je crois que cela vous intéresserait beaucoup.

M. FISHER: Je crois qu'il intéresserait tous les membres du Comité.

M. GORDON: Je serais heureux d'organiser cette visite pour les membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chown?

M. CHOWN: J'ai une liasse de correspondance qui porte sur les ajustements des freins. C'est surtout la Commission des transports qui s'est occupée de ce qu'on appelle le frein à point d'appui double. Puis-je vous envoyer cette liasse avec mes compliments? Vous pourrez la remettre au département qui s'occupe de cette recherche.

M. GORDON: Assurément. M. Solandt sera très content d'examiner cela.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions?

M. FISHER: Ce cerveau électronique dont on parle au paragraphe 75: a-t-il été créé par le Conseil national de recherches ou par quelque compagnie de recherches privée?

M. TOOLE: A présent, notre section de recherche opérationnelle se sert des cerveaux électroniques fournis par notre centre de calcul électronique. La section étudie certains problèmes de fonctionnement, et le cerveau y fournit la corrélation des données nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions?

(Approuvé.)

Le PRÉSIDENT: "Voie maritime du Saint-Laurent. Au pont Victoria, à Montréal, la construction de voies d'accès et de travées levantes supplémentaires a progressé; on évitera de la sorte l'interruption de la circulation routière au-dessus des écluses de la voie maritime."

M. FISHER: J'ai une question à poser à ce sujet. J'ai lu des critiques dans les journaux montréalais à propos de ce pont; elles portent peut-être sur ces travaux aux approches et aux ponts-levis. Monsieur Gordon, avez-vous lu ces critiques?

M. GORDON: Nous les avons lues avec grande attention, et nous nous sommes mis en rapport avec tous ceux qui ont un intérêt quelconque à l'affaire. Les travaux exécutés au pont Victoria sont destinés à permettre la circulation ininterrompue des trains, des vaisseaux et des véhicules. Les critiques qui nous sont parvenues de temps en temps venaient le plus souvent des gens qui croyaient pouvoir résoudre mieux que nous les problèmes de la circulation; mais lorsque nous les avons priés de s'expliquer, ils n'avaient rien de bon à nous proposer.



Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, vous qui êtes Montréalais, vous avez sans doute des questions à poser à propos de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. CHEVRIER: En effet. Monsieur Gordon, pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi il y aura tant de retard à la construction des routes ferroviaires au pont Victoria? Ne serait-il pas possible d'éviter la fermeture de l'une des voies de circulation? Selon les journaux (d'où je tiens ces renseignements; corrigez-moi si je me trompe, je vous en prie) cette fermeture doit durer pendant douze semaines. N'y a-t-il pas moyen de la diminuer, si on ne peut pas l'éviter tout à fait?

M. GORDON: Eh bien, non. Voilà la seule réponse que je puisse vous donner. Mais je dois ajouter qu'on a beaucoup exagéré les inconvénients de cette fermeture. Il faudra interdire le pont à la circulation pendant six ou huit semaines avant la fin de l'année: cela sera nécessaire pour pouvoir l'adapter au pont de détournement. Permettez-moi de vous faire observer, cependant, que pendant 75 ans ce pont fonctionnait à une seule voie; et que si nous revenons à cet état de choses, ce n'est que provisoirement. En dehors de cela, la travée elle-même est en meilleur état qu'autrefois. Nous en avons renouvelé le tablier, et c'est notre intention d'accélérer la circulation de certains types de véhicules pour réduire tout embouteillage possible.

M. CHEVRIER: Je me rends bien compte que l'état de choses actuel, les deux voies en amont et en aval, vaut mieux qu'autrefois; et je crois que le National-Canadien mérite des louanges d'y avoir ajouté une troisième voie. Pouvez-vous me dire pendant combien de temps en 1959 et en 1960 l'une des deux voies sera inaccessible?

M. GORDON: Oui. En 1959 pendant au moins huit semaines. Il se peut que nous fassions mieux, mais nous ne voulons pas être trop optimistes. Comme vous verrez, il y aura d'autres délais l'année prochaine, et nous serons peut-être obligés de fermer l'une des voies pendant six ou huit mois. C'est une chose absolument nécessaire afin que nous puissions terminer la construction des approches maritimes. J'ai discuté hier, du reste, une proposition à propos des approches par terre du côté de Saint-Lambert. Elle doit simplifier, dit-on, les problèmes de la circulation. Nous l'étudions maintenant, mais nous ne savons pas encore ce qu'elle vaut.

Il serait sans doute possible d'éviter ces six ou huit mois de fermeture, mais seulement à la condition de dépenser beaucoup d'argent. On a proposé, par exemple, de construire un pont Bailey provisoire: cela me paraît peu pratique, et coûterait entre un million et un million et demi de dollars.

M. CHEVRIER: Est-ce que ce pont Bailey correspondrait à la longueur totale du pont Victoria?

M. GORDON: Oui; et je ne crois pas que les dérangements causés par la fermeture du pont justifient de pareilles dépenses.

M. Chevrier: Il n'y a pas moyen de construire un pont Bailey à côté de votre détournement de chemin de fer?

M. GORDON: Nous ne le croyons pas possible. Nos ingénieurs ont examiné au moins une demi-douzaine de possibilités, mais nous n'avons rien trouvé de pratique qui ne coûte très, très cher.

Je profite de cette occasion pour dire qu'à mon avis, fondé sur ce que j'ai vu et sur les discussions auxquelles j'ai assisté, les critiques sur l'embouteillage possible sont très exagérées, et ne viennent que d'un petit nombre d'individus.

M. CHEVRIER: La proposition est sans doute très osée, mais je vais la formuler quand même: la fermeture du pont Victoria pendant six ou huit mois de l'année prochaine ne justifie-t-elle pas la dépense d'un million ou d'un



million et demi pour la construction d'un pont Bailey? Surtout étant donné que la circulation qui traverse le pont Victoria et les autres ponts aussi est des plus intenses.

M. GORDON: Eh! bien, comme je vous le dis, ce n'est pas l'avis du National-Canadien. Il nous semble que la circulation sera beaucoup moins incommodée qu'on ne pense, surtout à cause des mesures que nous comptons prendre. Il y aura des mesures d'urgence pour faire face à la circulation aux heures de grande affluence. Par exemple, en expédiant les autobus par groupes successifs, nous leur rendrons possible une traversée très rapide à sens unique. Nous espérons éviter ainsi tout embouteillage grave.

Quant à la proposition sur les approches du côté de Saint-Lambert, la compagnie la discute actuellement.

M. CHEVRIER: Et avez-vous réussi à coordonner la circulation entre trains et vaisseaux au pont Victoria?

M. GORDON: Il est trop tôt pour que je réponde à cette question. Je la discutais hier avec M. Dingle, et nous croyons tous les deux que jusqu'à présent les appareils destinés à coordonner la circulation fonctionnent bien, et qu'ils continueront à faire face à tout besoin. Nous ne sommes pas encore arrivés à un fonctionnement parfait, mais nous ne prévoyons pas de difficultés graves, surtout lorsque notre personnel se sera accoutumé aux mouvements de la circulation maritime. Il va sans dire qu'il y a eu des délais imprévus, et qui ne cadrent pas avec les clauses de l'accord, mais cela ne doit pas nous désespérer; nous finirons par y mettre ordre. Le mécanisme existe et nous nous croyons à même de le faire fonctionner.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser?

M. CREAGHAN: Oui. Existe-t-il, à propos de la voie maritime du Saint-Laurent, un accord financier sur le partage des frais entre le National-Canadien et l'Administration de la voie maritime?

M. GORDON: Vous me fournissez l'occasion d'exprimer officiellement l'avis du National-Canadien sur ce point, savoir: l'Administration de la voie maritime devrait se charger de tous les frais de détournement.

M. CREAGHAN: J'avoue que cela me paraît juste.

M. GORDON: L'Administration maritime ne partage pas tout à fait cet avis, et il existe un accord entre le National-Canadien et le président de l'Administration de la voie maritime selon lequel le partage des frais sera déterminé par le ministre des Transports, une fois achevé le pont de détournement. Nous avons assumé la responsabilité de construire ce pont, et nous y travaillons actuellement.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je vous prie de me permettre de dire que ce qu'affirme M. Gordon est très vrai, mais que l'Administration de la voie maritime tient à ce que le National-Canadien se charge des frais de ce nouveau chemin de détournement. C'est écrit ainsi, du reste, dans l'accord entre l'Administration de la voie maritime et le National-Canadien dont le ministre des Transports a saisi la Chambre l'autre jour.

M. GORDON: L'accord est clair et le ministre en a saisi la Chambre. En effet.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions? Nous sommes maintenant à la rubrique: "Chemins de fer de la baie d'Hudson."

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je voudrais demander à M. Gordon des précisions sur l'état actuel de ce chemin de fer. Est-ce qu'il réussit à faire plus ou moins face à ses débours?



M. GORDON: Avant qu'on nous ait confié ce chemin de fer, il était administré pour le compte du ministère des Transports. Actuellement il fait partie du réseau général du National-Canadien, et n'a pas de compte rendu distinct. Il est compris dans le trust général de notre chemin de fer.

M. HORNER: Et est-ce qu'il perd plus d'argent que d'autres divisions de votre réseau?

M. GORDON: Nous n'avons pas de comptes pour chaque division individuellement; pour savoir ce que nous coûte tel ou tel chemin de fer, il faudrait établir un relevé spécial.

M. HORNER: Mais est-ce que vous n'avez pas de chiffres calculés en tonnes-milles pour le chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. GORDON: Oui, j'en ai; mais ils ne vous apprendraient rien sur les recettes du chemin de fer. Je verrai ce que j'ai ici.

M. CHEVRIER: Est-ce que les résultats de l'année dernière, 1957, ne répondraient pas à M. Horner?

M. GORDON: On les trouvera dans les prévisions de dépenses du ministère des Transports, et je n'ai pas cette statistique ici.

M. CHEVRIER: Je crois qu'il y a un petit déficit. J'ai du reste une autre question à poser si M. Horner n'a plus rien à demander.

M. HORNER: Eh! bien, s'il a les chiffres...

M. GORDON: J'ai des chiffres ici qui indiquent le nombre de tonnes transportées. Les derniers en sont de 1957, parce que c'est la dernière année où la ligne a fonctionné indépendamment. En 1957 elle a transporté 55,744 voyageurs et 688,956 tonnes de marchandises, y compris les céréales destinées à l'exportation. Je n'ai pas de statistique sur ce qui est arrivé depuis que nous nous sommes chargés du chemin de fer; mais je puis vous expliquer le mouvement des céréales.

M. HORNER: C'est ce que je veux savoir.

M. GORDON: Eh! bien: en 1958 on a exporté 19,598,749 boisseaux de blé sur 55 vaisseaux qui partaient de Churchill.

M. HORNER: Encore une question. Vous ne pouvez pas nous dire ce que vous a coûté le transport de ce blé jusqu'à Churchill?

M. GORDON: Il me semble que vous nous ramenez directement à la question des tarifs-marchandises du Pas du Nid-de-corbeau.

M. HORNER: Et c'est ce que je veux faire. Voilà un moyen idéal pour le National-Canadien de se rendre compte si les tarifs-marchandises sont vraiment compensatoires; et je voulais indiquer de nouveau, peut-être à titre de prérogative, qu'un journal a parlé hier soir des tarifs-marchandises du Pas du Nid-de-corbeau. Je ne crois pas que le National-Canadien doive nous assurer que les tarifs-marchandises du Nid-de-Corbeau sont compensatoires avant de pouvoir le prouver.

M. CHEVRIER: Est-ce que la commission Turgeon ne l'a pas prouvé?

M. HORNER: Non. La commission Turgeon a dit tout simplement qu'elle ne pouvait rien conclure à ce sujet.

M. FISHER: Je suis d'accord avec M. Horner. Avant de savoir quelque chose de définitif là-dessus personne n'en devrait parler: ni M. Crump, ni les autorités du chemin de fer, ni nous. Et jusqu'à présent nous ne savons rien de définitif.

M. GORDON: Je ne puis pas répondre de ce que dit M. Crump. Si vous vous donnez la peine d'examiner le rapport, vous verrez que je n'ai rien dit là-dessus.



M. HORNER: On vous a cité hier soir au journal parlé.

M. GORDON: Je vous demande pardon; on ne m'a pas cité. On m'a cité en partie seulement, et ensuite on a cité un article écrit par M. Leblanc sur cette affaire.

M. HORNER: Monsieur, je vous fais mes excuses.

M. GORDON: Merci.

M. FISHER: Dans les territoires de l'Ouest, on semble croire que ce sont les installations défectueuses du terminus de Churchill qui expliquent les retards des envois de céréales.

M. GORDON: A mon avis ces installations ne sont pas défectueuses. Vous pensez sans doute aux élévateurs du terminus?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: On ne m'a jamais dit qu'ils étaient insuffisants. En tout cas, ils ont pu fournir du blé à tous les vaisseaux qui sont arrivés à Churchill.

M. FISHER: Et pensez-vous qu'on pourrait y charger plus de 55 vaisseaux par an?

M. GORDON: Je ne sais rien des installations maritimes ni de la possibilité de faire entrer plus de vaisseaux dans le port de Churchill. Mais chaque année le nombre de vaisseaux a augmenté. Il n'y en avait que 36 en 1954; il y en avait 55 en 1958.

M. CHEVRIER: Quel est le genre d'accord qui a été conclu entre le ministère des Transports et le National-Canadien lorsque celui-ci s'est vu confier l'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson? Avez-vous acheté le chemin de fer?

M. GORDON: On nous l'a confié, et nous l'avons porté ainsi sur nos comptes.

M. CHEVRIER: Il appartient toujours au gouvernement, donc?

M. GORDON: Oui. Vous verrez au paragraphe à la page 21 que nous déclarons que la passation d'écriture était celle de nos actionnaires—

M. CHEVRIER: A quelle page?

M. GORDON: A la page 21 du Rapport, juste au fond. Le poste "Avoir des actionnaires" a été augmenté de 34.7 millions de dollars. Cette somme représente la transmission de ce chemin de fer.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'il devient ainsi partie intégrale des chemins de fer du gouvernement plutôt que du réseau du National-Canadien?

M. GORDON: Il fait partie des chemins de fer du gouvernement, et vous trouverez, à la page 27, l'article "Mise de fonds de l'État dans les chemins de fer du gouvernement canadien, \$432,549,139". Le chemin de fer de la baie d'Hudson est compris dans ce chiffre au passif du bilan d'ensemble. A la page 27.

M. CHOWN: Le premier ministre du Manitoba a dit une fois que son gouvernement s'intéressait à acheter les biens de ces lignes qui se trouvent dans la province du Manitoba. Vous a-t-on fait quelques propositions là-dessus?

M. GORDON: Non. Rien du tout.

M. CHOWN: Est-ce que de telles propositions vous intéresseraient?

M. GORDON: Je voudrais en savoir le détail. Je ne sais jamais si une proposition m'intéresse avant de l'avoir examinée.

M. PASCOE: Monsieur le président, M. Gordon nous dit que les installations à Churchill sont assez bonnes. Mais y a-t-il des délais à décharger les wagons? Et est-ce qu'ils en reviennent vides?

M. GORDON: Personne ne s'est encore plaint de nos méthodes de décharger les céréales à Churchill. De ce que je sais, tout y marche très bien. Il va



sans dire que presque tous les wagons en reviennent vides: Churchill est un port d'exportation; les navires qui y reviennent portent très peu de marchandises.

M. FISHER: Si le gouvernement du Manitoba décidait d'acheter le chemin de fer de la baie d'Hudson, il trouverait un cas analogue dans le chemin de fer de l'*Ontario Northland*, n'est-ce pas?

M. GORDON: Vous voulez dire si le gouvernement avait l'intention de faire fonctionner le chemin de fer de la baie d'Hudson comme chemin de fer provincial?

M. FISHER: Oui. Est-ce que vous entretenez toujours de bonnes relations avec l'*Ontario Northland*? Vous coopérez beaucoup avec lui, n'est-ce pas?

M. GORDON: Bien sûr, et le Pacifique-Canadien aussi. Le chemin de fer de l'*Ontario Northland* est une ligne tout à fait indépendante; nous avons des croisements de voies en commun avec lui, et nous y échangeons marchandises et voyageurs comme avec toute autre ligne de chemin de fer.

M. FISHER: Et c'est une bonne affaire du point de vue du National-Canadien?

M. GORDON: A mon avis, une très bonne affaire.

M. FISHER: De sorte qu'on pourrait s'en inspirer s'il s'agissait de négocier une affaire pareille au Manitoba?

M. GORDON: A condition que le gouvernement du Manitoba s'estime à même de pouvoir exploiter à profit le chemin de fer de la baie d'Hudson. De ce que je sais, l'*Ontario Northland* est un chemin de fer qui rapporte.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions? Si non, nous passerons à la rubrique "Collaboration prévue sous le régime de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933".

M. DRYSDALE: Est-ce que la coopération se borne maintenant à la mise en commun des services de chemin de fer? Il me semble qu'hier vous nous avez raconté que le Pacifique-Canadien vous a fait concurrence en construisant une voie ferrée dans une région que vous exploitiez déjà. Je ne me rappelle pas très bien tous les détails de la situation.

M. GORDON: C'était une situation qui n'était pas tout à fait prévue par les dispositions de la loi, généralement si nettes. S'il y avait eu une véritable invasion de nos droits, il aurait fallu faire examiner la situation selon les dispositions de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Dans le cas qui nous occupe, cependant, la situation était loin d'être claire. Notre voie venait du nord, la voie du Pacifique-Canadien venait du sud, et elles se rencontraient toutes les deux au camp. Il est vrai que le National-Canadien s'était établi premier dans la région en question; mais c'était très difficile de décider lequel de nous deux y avait meilleur droit. (Nous croyions, évidemment, que c'était nous.) Il y avait, du reste, une espèce de course de vitesse pour voir qui arriverait le premier au camp.

M. DRYSDALE: Et maintenant, il s'agit surtout d'exploitation en commun des services de trains?

M. GORDON: Nous avons mis plusieurs choses en commun: les terminus, les communications par télégraphe, par micro-ondes, etc. Mais surtout les services des voyageurs.

M. FISHER: L'année dernière je croyais comprendre que la coopération entre les deux compagnies n'était pas aussi grande qu'elle pourrait l'être. Est-ce que je vous ai bien compris? Croyez-vous qu'elle pourrait être encore plus complète?



M. GORDON: Je ne me souviens pas de l'avoir dit, ni de quels mots je me suis servi. En général, cependant, je crois que nos relations avec le Pacifique-Canadien sont aussi bonnes que peuvent l'être celles entre deux compagnies qui se font concurrence. C'est-à-dire qu'actuellement nous ne sommes pas rivaux mortels, nous ne poussons pas les choses au point de nous faire sérieusement mal. Nous nous faisons concurrence très franchement en ce qui concerne la clientèle; mais nous n'allons pas plus loin, jusqu'au dédoublement de nos installations, par exemple.

M. FISHER: Avez-vous discuté ensemble les problèmes entre employeurs et employés?

M. GORDON: Oui, nos négociations là-dessus sont souvent en commun; notre accord avec nos employés des services sédentaires en est un bon exemple. Nous discutons aussi de sujets tels que l'uniformisation du matériel. Nous essayons de nous mettre d'accord au sujet du matériel de différentes catégories; l'uniformisation nous en permet l'achat à meilleur prix. Plusieurs fois nous avons établi des terminus en commun, et nous nous donnons des droits mutuels de circulation, ce qui évite le dédoublement de nos voies ferrées.

M. PASCOE: Est-ce que le Pacifique-Canadien doit avoir des droits de circulation sur le chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. GORDON: A ma connaissance il ne les a jamais demandés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions? Alors, nous passerons à la rubrique "Réorganisation de la structure juridique".

M. FISHER: Quelles autres mesures faut-il prendre pour mieux y arriver?

M. GORDON: Le rapport dit qu'on a réalisé des progrès additionnels, et que des mesures préliminaires ont été prises en vue d'une simplification additionnelle. Tout dépend en grande partie de la réorganisation légale. Cela revient à dire que des sociétés se fusionnent pour éviter la nécessité de comptabilités séparées.

M. CHOWN: J'ai une question générale à poser. J'ai écrit une lettre à M. W. A. Wallace, directeur général du Bureau canadien des tarifs de transport. Sa réponse est datée du 1<sup>er</sup> mai:

Nous croyons qu'il devrait y avoir un règlement fédéral sur les tarifs de transport, au moins en ce qui concerne les expéditions internationales et interprovinciales. Nous recommandons aussi que ceux qui représentent les transports fassent partie de la Commission des transports ou d'une commission indépendante qui travaille de concert avec la Commission des transports telle qu'elle existe actuellement. Nous aurions ainsi des règlements et des bordereaux d'expédition uniformes, plutôt que la grande variété qui en existe maintenant.

Je me demande si M. Gordon a quelque chose à dire à ce sujet? Pensez-vous qu'il devrait y avoir des règlements fédéraux pour les transports?

M. GORDON: La question est trop compliquée pour que j'y réponde à pied levé. Nous ne connaissons pas assez bien la législation provinciale, ni les complications qui résulteraient des questions juridictionnelles, pour dire si des règlements fédéraux sur les tarifs de transport seraient vraiment d'ordre pratique. Personnellement, je crois qu'ils soulèveraient toutes sortes de problèmes de juridiction.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs? Nous passerons donc à la rubrique "Revue de l'année". Nous l'avons déjà examinée en grande partie. Voulez-vous qu'on lise ceci?

M. GORDON: Je pourrais le lire.



Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que monsieur Gordon lise ce passage-là?  
(Assentiment.)

M. Gordon:

80. Les résultats financiers de 1958 doivent être considérés comme particulièrement inquiétants. Il est donc opportun de formuler quelques commentaires sur les divers facteurs qui sont à l'origine des résultats de ces dernières années et qui laissent entrevoir l'avenir.

81. L'un des facteurs principaux est l'importance grandissante que prend pour les Chemins de fer le trafic ferroviaire créé par les industries de base, orientation due en partie aux pressions de la concurrence. Ce trafic qui représente la plus grande part du volume des marchandises est particulièrement sensible aux fluctuations de l'activité économique. Même si la régression économique est légère il peut en résulter un fléchissement assez marqué dans les recettes des Chemins de fer.

82. Le facteur isolé qui est probablement le plus important dans l'état du revenu net des Chemins de fer est l'augmentation constante des frais d'exploitation due aux relèvements des salaires et à la hausse du prix des matériaux. Au cours des dix dernières années, ces hausses de prix ont dépassé de beaucoup les recettes effectives fournies par les augmentations de tarifs, de sorte qu'en fin de compte les améliorations marquées du rendement de l'exploitation n'ont pas réussi à redresser la situation.

83. Les effets indirects de l'inflation sur les immobilisations n'ont pas été moins graves. Non seulement l'écart s'élargit entre les valeurs comptables et le coût des remplacements, lorsqu'il ne s'agit que de remplacer, mais de plus la hausse des prix rend de plus en plus coûteux le programme de réfection et de modernisation entrepris par la Direction à la fois comme nécessité et comme sécurité. Plus récemment, le relèvement des taux d'intérêt est venu grossir de façon substantielle les frais afférents aux emprunts. Signalons à cet égard que, dans les sept années qui ont suivi la mise en vigueur de la Loi sur la révision du capital, le National-Canadien a obtenu près de 67 p. 100 des capitaux nécessaires au moyen d'emprunts. En conséquence, les charges fixes se sont élevées de 25.4 millions de dollars en 1952 à 46.5 millions en 1958.

84. D'autres chemins de fer de l'Amérique du Nord font face à des problèmes du même genre et le présent rapport n'a pas pour but de laisser entendre qu'une situation déficitaire est inévitable ou que la Direction est dans l'incapacité d'influer sur les éléments importants du budget. Au National-Canadien comme dans la plupart des autres grandes compagnies ferroviaires on améliore sans cesse le rendement. Sans cesse également de nouvelles possibilités d'amélioration se présentent. Pour l'avenir, la tâche consiste à faire évoluer l'organisation générale, les moyens d'action et le personnel du réseau de façon à offrir au public, de plus en plus habitué à choisir son mode de transport, le genre et le nombre de services qui lui plairont et qui conviendront à sa bourse. Ce travail se poursuit résolument.

#### *Chemins de fer et navigation.*

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois que monsieur Gordon a dû bien méditer sur l'exposé qui se trouve au paragraphe 82; et je me demande s'il a quelque chose à proposer au Comité pour faire face à cette situation à la fois pénible et décourageante?



M. GORDON: Il faut se rappeler à propos de ce paragraphe ce que j'ai déjà dit des dix années passées: elles constituent une période de transition et de changements technologiques qui ont largement entamé nos capitaux.

Elles étaient aussi une période d'inflation monétaire, et cela a accru nos difficultés, surtout lorsqu'il fallait remplacer du matériel usé dont nos méthodes de comptabilité ne permettent pas une dépréciation exacte. Nos réserves pour dépréciation ne sont pas assez grandes pour remplacer du matériel usé.

Les prix du matériel neuf ont augmenté à cause de l'inflation et à cause des changements technologiques.

On a toujours du mal à s'adapter à une période de transition. Il faut aussi se demander si notre main-d'œuvre a toujours été bien raisonnable lorsqu'elle a exigé des augmentations de salaires.

Quoi qu'on ait pu dire à ce sujet, nous n'avons jamais nié que la main-d'œuvre de nos chemins de fer ait droit aux salaires proportionnés aux niveaux courants du marché du travail; et nous n'avons jamais hésité à l'admettre lorsque nous devons faire des recommandations à un conseil d'arbitrage. Ce n'est que lorsque les exigences dépassent toute raison, surtout par comparaison aux autres industries, que nous sommes obligés de nous avouer dans l'impossibilité d'y faire face.

Comme nous l'avons expliqué, notre déficit actuel nous empêche de verser une prime à notre main-d'œuvre.

Lorsqu'il s'agit de négocier devant un conseil d'arbitrage, il faut qu'on soit à même de juger si les salaires de la main-d'œuvre correspondent au niveau de l'augmentation générale. On se dispute toujours là-dessus, mais la discorde est toujours beaucoup moins enflammée qu'on ne le dit.

Depuis quelque temps les bruits qui courent semblent exagérer à plaisir l'amertume de nos négociations avec nos amis travailleurs, surtout lorsque nous sommes tous les deux sur le point d'arriver à un accord.

Si vous vous donnez la peine de lire les délibérations des conseils d'arbitrage, vous verrez que l'atmosphère de ces négociations est loin d'être aussi orageuse qu'on le prétend habituellement. Chaque partie a l'occasion de présenter son point de vue sur la situation économique avant qu'un jugement définitif ne soit rendu.

J'espère moi-même que nous arriverons bientôt à une période plus tranquille, je veux dire à une période de paix économique, où il nous sera possible de raffermir notre situation et de profiter un peu des sommes énormes que nous avons dû dépenser ces dix dernières années.

M. CHEVRIER: A propos de ce que vous venez de dire et de ce qui se trouve dans le chapitre "Revue de l'année", pensez-vous que la Loi de 1952 sur la revision du capital vous a aidé à tenir tête aux difficultés de 1958?

M. GORDON: Oui, décidément. Cette loi était tout ce qu'il fallait à l'époque, et nous a mis à la page en 1952. Elle a reconnu que l'organisme du National-Canadien ne devait pas porter le fardeau des dettes des chemins de fer en faillite, qu'on aurait dû solder lors de la création de notre compagnie.

M. CHEVRIER: Beaucoup de ces dettes existent donc encore?

M. GORDON: Je ne dirais pas cela. Je crois que la Loi sur la revision du capital a transféré presque 736 millions de dollars de dette fixe en avoir des actionnaires. Je ne cite pas le chiffre exact; c'est cela à quelques millions près. A mon avis, c'était une façon tout à fait juste d'admettre la dette, mais on n'a pas tenu compte de beaucoup d'autres choses: par exemple des grandes dépenses nécessaires à restaurer et à moderniser le National-Canadien.



Et lorsque je parle de modernisation, je ne pense pas uniquement à la diésélisation, qui n'en constitue que le détail le plus évident et le plus pittoresque. C'était loin d'être tout ce qu'il fallait faire.

Par exemple, lorsqu'il était question de moderniser notre réseau des territoires de l'Ouest, afin qu'il puisse supporter le trafic accru et la circulation à grande vitesse qu'amène toujours la diésélisation, nous avons trouvé qu'il fallait dépenser à peu près 47 millions de dollars. Ce qui serait aujourd'hui, à cause de l'inflation, entre 50 et 55 millions. Voilà ce que nous devons dépenser pour que nos lignes principales de l'Ouest correspondent à celles des autres régions et surtout de la région centrale.

Je ne vous cite que ce détail, mais il y en a beaucoup d'autres; et on ne s'en est pas rendu suffisamment compte lorsqu'il s'agissait de se faire une idée de nos difficultés pendant les premières années de l'après-guerre.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on pense à une nouvelle loi sur la revision du capital du National-Canadien?

M. GORDON: Seulement en ce qui concerne la Loi sur la revision de 1952; quelques-unes de ses dispositions doivent expirer en 1960 et en 1961.

M. CHEVRIER: Oui, cela est vrai.

M. GORDON: En 1960 et en 1961. Étant donné qu'il faudra alors faire face à cette situation, nous entreprenons dès maintenant une étude sur tous les aspects de la question; et pendant les années prochaines nous recommanderons certaines mesures à la considération du gouvernement.

M. CHEVRIER: Allez-vous en parler dans votre rapport annuel de 1960?

M. GORDON: Oui; et on en parlera dans le rapport de l'Auditeur général pour cette année, auquel nous arriverons peut-être dans cinq minutes!

Dans ce rapport, vous trouverez que l'Auditeur général a profité de l'occasion pour indiquer quelques-unes des conséquences de cette situation. Il y a plusieurs remèdes possibles; mais je ne veux rien recommander avant d'avoir pu étudier la situation en plus grand détail.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions?

M. CREAGHAN: Oui. Je me demande si M. Gordon pourrait nous dire si, à son avis, un surplus est possible dans un avenir très prochain? Je sais bien que les changements technologiques ne nous manqueront pas, et que, à mesure qu'on construira des autoroutes les compagnies de camionnage feront de plus en plus de concurrence au chemin de fer, sans parler de la voie maritime qui nous fera concurrence elle aussi à cause des vaisseaux plus rapides. Je n'oublie pas non plus qu'il y aura peut-être une semaine de travail plus courte.

M. GORDON: Que mon trafic augmente de 7 p. 100, et il n'y aura plus de déficit: c'est tout ce qu'il me faut.

M. BROOME: Mais n'est-ce pas que les chargements de vos wagons-marchandises ont augmenté d'autant pendant les quatre premiers mois de cette année?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: C'est à jeu égal, donc?

M. GORDON: Nous ne croyons pas à la possibilité de réduire le déficit au-delà de ce qui est prévu. Nous l'avons réduit de 18 millions de dollars par rapport à l'année dernière; mais je ne crois pas que ce soit possible de mieux faire cette année. Cependant, comme je vous l'ai dit, si notre trafic augmentait de 7 p. 100, nous n'aurions plus de déficit; et s'il dépassait 7 p. 100, nous aurions même un profit très net.



L'avant-dernière phrase de la "Revue de l'année" est très importante à cet égard:

Pour l'avenir, la tâche consiste à faire évoluer l'organisation générale, les moyens d'action et le personnel du réseau de façon à offrir au public, de plus en plus habitué à choisir son mode de transport, le genre et le nombre de services qui lui plairont et qui conviendront à sa bourse.

A présent, du point de vue pratique, nous avons trop d'installations. Elles doivent correspondre au volume de travail, et il est toujours navrant de se décider à les réduire, et de se résigner à croire que notre trafic ne sera jamais plus considérable qu'il ne l'est actuellement. Je n'y crois pas encore; je ne veux pas m'y résigner. Mais tôt ou tard il faudra nous demander si le chemin de fer nous rapporte assez, et il vaut mieux y adapter nos installations dès maintenant.

M. DRYSDALE: N'est-ce pas que votre plus grande difficulté résulte de la concurrence des compagnies de camionnage qui, à ce que vous dites, vous enlèvent le transport le plus profitable? Ce qui m'inquiète le plus dans tout cela, c'est la tendance des taxes convenues qui (vous nous l'avez dit aussi) se sont presque doublées en un an sur les produits de base. Peut-être que nous en comprendrons mieux les difficultés potentielles lorsque nous arriverons à l'étude du crédit de 15 millions de dollars; mais, de ce que je puis voir, le seul moyen dont vous puissiez vous servir pour récupérer ces 7 p. 100, c'est de lancer le National-Canadien dans une entreprise de camionnage.

M. GORDON: Je ne suis pas complètement d'accord. Les taxes convenues ne portent pas toutes sur les marchandises secondaires.

M. DRYSDALE: Dans les 58 millions de dollars de l'an dernier, quel pourcentage appartenait à la catégorie supérieure?

M. GORDON: Ne considérez pas ce que je vais dire comme officiel, mais il me semble que ce serait au moins moitié moitié. Souvenez-vous de ce que je vous ai dit hier. Bien souvent, la raison d'être d'une taxe convenue est de retenir le trafic que nous n'avons pas encore perdu, mais pour lequel nous avons sujet de craindre. En gardant ces marchandises sur nos trains, nous faisons au moins une petite marge de bénéfice. Sinon, c'est autant que nous perdons.

M. DRYSDALE: Mais pour garder cette marge de bénéfice, vous devez perdre un certain pourcentage des revenus que, sans cela, vous pourriez garder.

M. GORDON: D'accord, mais ce qui importe, c'est le profit net. Pour la direction, ce qui est le plus important, c'est de savoir s'il y a du net ou non.

M. DRYSDALE: Ce qui est en train de se passer, je crois, c'est que le camionnage, grâce à sa nature concurrentielle que prouve l'augmentation énorme de taxes convenues, réduit vos recettes petit à petit. Le seul moyen de parer à cette éventualité semble être que vous fassiez du camionnage vous-même.

M. GORDON: Vous avez l'air de croire que le camion constitue notre seul concurrent. Il n'en est rien.

M. DRYSDALE: C'est au moins un des principaux.

M. GORDON: L'un des principaux, c'est la voie maritime du Saint-Laurent. En avez-vous entendu parler?

M. DRYSDALE: M. Chevrier m'en a parlé de temps en temps.

Le PRÉSIDENT: C'est passionnant et je suis content que nous arrivions à une conclusion empreinte d'un tel optimisme. Vous vous attendez tous à ce qu'il y ait un excédent.

M. DRYSDALE: C'est à propos des bénéfices des chemins de fer, et, dans le budget, il y a un crédit de 15 millions de dollars. D'autre part, je veux bien parier qu'ils vont se mettre à faire du camionnage.



M. GORDON: Je vais vous donner trois chiffres sur lesquels vous pourrez réfléchir, mais que cela ne donne pas lieu à une discussion! Ces chiffres sont extraits des conclusions des analyses de bordereaux faites par la Commission des transports. Ce n'est pas nous qui les avons trouvés. Ce sont les chiffres officiels de la Commission pour les taxes convenues de 1957. La moyenne par tonne-mille est de 2.65c. pour les taxes convenues; le même revenu pour le trafic concurrentiel par tonne-mille est de 1.93c.; pour le trafic non concurrentiel, c'est de 1.81c.; pour les tarifs statutaires, c'est-à-dire les tarifs du Nid-de-Corbeau, c'est de .49c., et la moyenne pour tout le trafic s'établit à 1.57c. Vous pouvez voir d'après ces chiffres, que nos taxes convenues nous rapportent plus par tonne-mille que la moyenne des autres sources; nous y trouvons notre compte.

Le PRÉSIDENT: C'est la réponse à votre question d'hier.

M. DRYSDALE: Pas tout à fait, monsieur le président, parce que M. Gordon m'a demandé de ne pas entamer une discussion.

M. GORDON: Nous pourrions reprendre cette conversation plus tard, monsieur Drysdale.

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

M. FISHER: Je suis satisfait de ce que le président du chemin de fer nous a dit, que, en gros, les relations ouvrières sont souples; mais je serais curieux de savoir s'il accepterait de prendre l'industrie des biens durables pour établir une comparaison et proportionner les salaires à la valeur véritable du service rendu.

M. GORDON: Je crois que ceci défavorise les chemins de fer et on en a longuement parlé lors des délibérations qui ont précédé le dernier rapport du conseil d'arbitrage. Nous avons tenté de nous servir de ce que nous appelons l'indice régional. Nous n'avons pas réussi à les convaincre à la dernière audition mais nous allons continuer en abordant le sujet de façon plus précise, et nous espérons bien obtenir de meilleurs résultats.

M. FISHER: Est-ce que l'entente de trois ans conclue avec quelques-unes des principales fraternités ne va pas vous permettre une période de stabilité?

M. GORDON: Cela va certainement aider beaucoup; mais n'oubliez pas que ces ententes ne portent que sur trois ans, et que ce n'est pas trois ans à compter d'aujourd'hui. Elles avaient un effet rétroactif de plus d'un an et il leur reste moins de deux ans.

M. FISHER: Ceci nous ramène aux tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Regardez l'alinéa 82. L'élément le plus important que vous y trouverez ce sont les salaires. Le problème de plus en plus crucial des chemins de fer, c'est justement que les augmentations des tarifs marchandises sont entièrement converties en salaires.

M. GORDON: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le problème le plus important est peut-être que l'augmentation continue des frais d'exploitation vient de l'augmentation des salaires et du prix des matériaux.

M. FISHER: Pourriez-vous déterminer leur influence respective, ou pensez-vous qu'ils s'équivalent à peu près?

M. GORDON: Ma réponse est tout à fait approximative: l'influence des salaires doit être environ le double de celle du prix des matériaux.

M. FISHER: Dans la "Revue de l'Année", vous ne parlez pas du tout de cet aspect de l'entente du Nid-de-Corbeau.

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Pourtant il y a au Canada une autre grande compagnie de chemin de fer dont j'ai suivi attentivement les rapports. Or, c'est le facteur qu'elle place en tête chaque année.



M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Je serais curieux de savoir pourquoi vous placez en vedette le facteur préféré de ceux qui s'opposent à la force ouvrière, et pourquoi vous ne vous préoccupez pas de l'autre.

M. GORDON: Je croyais l'avoir dit hier. Je vous ai dit très franchement que la direction du National-Canadien a décidé qu'il ne lui semblait pas bon de s'attaquer maintenant aux lois actuelles. Les lois sont là et nous devons nous y soumettre. Mais si un organisme officiel du gouvernement fait un jour enquête là-dessus, que ce soit une commission royale ou autre, et nous demande notre avis, si cela arrive jamais nous le donnerons très volontiers. Une entreprise ferroviaire privée ne se sent pas soumise à une telle retenue.

M. BROOME: Vous avez dit également que cela n'importait pas autant au N.-C. parce que le C.-P. transporte le plus gros des céréales.

M. GORDON: C'est vrai, c'est plus important pour le C.-P.

Le PRÉSIDENT: Nous avons vu cela précédemment. Vous avez mentionné hier une augmentation de salaires de \$10,300,000 et nous en avons discuté au début.

M. FISHER: Une dernière question, maintenant, avec votre permission: vous parliez des éléments qui influenceront sur l'avenir; n'est-il pas exact que de la situation géographique du N.-C. le met en meilleure position que le C.-P. pour ce qui est de l'expansion éventuelle? Grâce aux régions que vous desservez, vous avez beaucoup plus de chances que le Pacifique-Canadien de profiter de nouvelles exploitations minières.

M. GORDON: Nous l'espérons et c'est pourquoi nous nous sommes appelés le chemin de fer de la mise en valeur au Canada. Pendant longtemps, certaines de nos lignes de marchandises n'ont pas montré les services qu'elles pouvaient rendre, mais cela va venir. Si les nouvelles régions se révèlent prometteuses, nous allons commencer à récolter ce que nous avons semé.

M. FISHER: Si le programme d'expansion du nord s'accroît, et nous en parlons beaucoup en comité avec le ministre, le National-Canadien va y gagner beaucoup.

M. GORDON: Oui, je l'espère bien.

M. FRASER: Je propose que le rapport annuel, l'état financier et le budget soient adoptés.

M. CHEVRIER: Un instant, s'il vous plaît. Veuillez remarquer qu'à la page 30, le montant correspondant au sous-titre "Amortissements et désaffectations, amortissements supplémentaires—locomotives à vapeur" est de \$7,500,000.

A l'origine, ce compte a été ouvert pour remédier au manque de dispositions pour l'amortissement des locomotives à vapeur, et on parle de cet amortissement dans le rapport de l'an dernier. Avec votre permission, je vais en lire un passage:

Selon les projets actuels, les locomotives à vapeur seront remplacées par des diesels d'ici dix ans. La caisse d'amortissement va donc être à court d'une somme qui pourrait atteindre 30 millions de dollars. Ce genre de matériel se trouve dans des circonstances uniques en ce sens que sa désaffectation marquera en fait sa disparition du service. Vu ces circonstances et les problèmes de comptabilité qui vont se poser, nous estimons qu'il faudrait envisager de mettre une partie des revenus de côté pour subvenir à ce déficit prévu.

Puis le rapport continuait, en citant le président, je crois:

La direction de la compagnie a étudié la situation pour y trouver une solution conforme à une saine comptabilité, une solution que la Commission des transports puisse accepter et qui soit en accord avec nos lois organiques.



Ce que je veux dire, c'est qu'en 1957, on a décidé de déduire \$7.5 millions de plus des recettes de l'année. Puisque la déduction précédente d'amortissement ne suffisait pas à couvrir la désaffectation des locomotives à vapeur en question, il me semble que d'autres déductions d'amortissement devraient être faites à même les revenus et non imputées sur l'avoir des actionnaires, comme cela a été fait ici. En déduisant cet amortissement du capital, il me semble qu'on fausse la courbe des recettes du National-Canadien pour la période qu'embrasse l'amortissement.

Avant que vous ne répondiez, je voudrais ajouter ceci: pour effectuer cette nouvelle déduction d'amortissement, il faudra équilibrer le compte de capital parce que, comme le montre bien la première citation que je vous ai lue dans le rapport de l'année dernière, le montant total sera proche de \$30 millions.

Voici où je veux en venir: on ne peut s'empêcher de penser, même si c'est à tort, que la décision du gouvernement dans cette affaire a été, dans une certaine mesure, dictée par son désir de réduire le déficit du National-Canadien pour 1958, et, du même coup, le sien. Il me semble que le bilan du N.-C. pour 1958 ne révèle pas la situation telle qu'elle est à cause de ce crédit de \$7.5 millions de la page 30 qu'on veut faire correspondre à l'amortissement de 1957. Je me demande quelle est votre opinion à ce sujet, après ce que nous en avons dit l'an dernier.

M. GORDON: C'est une différence d'opinion entre spécialistes, en un sens, qui a donné lieu à cette friction. Nos comptables, ainsi que notre contentieux, pensaient que la meilleure façon de faire était de passer cette somme en amortissement, comme vous le disiez vous-même.

Quand le ministre des Finances a été saisi de l'affaire, du fait qu'elle devrait augmenter le déficit national pour l'année, il a décidé que cette inscription aux livres n'était pas légale. Comme je l'ai dit, il y avait une différence d'opinion qui a été soumise au ministère de la Justice. Celui-ci a formulé un verdict légal, à l'appui du ministre des Finances. Il n'y avait donc plus rien que nous puissions faire, ni que le ministre des Finances puisse faire puisque le verdict rendu était une interprétation de la loi en vigueur.

M. CHEVRIER: Comment allez-vous faire passer le reste de l'amortissement, par exemple en 1959?

M. GORDON: Au lieu d'être imputé sur les revenus, comme vous le demandiez, ce montant sera déduit du compte d'avoir des actionnaires.

M. CHEVRIER: Comme vous l'avez fait en 1958?

M. TOOLE: Oui.

M. CHEVRIER: A cause de l'opinion légale donnée par le ministère de la Justice?

M. GORDON: Oui; et cette opinion elle-même s'appuie sur la loi.

M. FISHER: Quand donc vos livres ne comporteront-ils plus rien qui se rapporte aux locomotives à vapeur?

M. GORDON: Comme je l'ai déjà dit, nous espérons n'avoir que des diesels à la fin de 1960, mais la défalcation des comptes relatifs aux locomotives à vapeur ne sera sans doute terminée qu'en 1961.

M. FISHER: Rien dans vos livres n'accuse la vente de locomotives à vapeur?

M. GORDON: Non; nous avons battu le marché mondial sans pouvoir en vendre aucune.

M. FRASER: Vous avez entendu ma motion, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FISHER: Pourquoi votre état financier montre-t-il une telle réduction de primes d'assurances?

M. GORDON: A quelle page?



M. FISHER: Page 31, en haut, à droite.

Le PRÉSIDENT: Dans l'état financier?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Vous voulez dire à "Accidents"?

M. FISHER: Oui.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pendant que nous attendons, monsieur le président, savez-vous si le National-Canadien a des locomotives à vapeur qu'il serait disposé à céder à des sociétés régionales d'histoire?

Le PRÉSIDENT: A qui?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): A des musées locaux.

M. GORDON: Nous avons reçu plusieurs demandes et sommes prêts à les prendre en considération. Mais j'aime mieux vous prévenir que cela implique des frais assez élevés car nous ne nous chargeons pas du transport. Toutefois nous sommes disposés à donner suite aux demandes sérieuses de locomotives à vapeur.

Voici, monsieur Fisher, la raison pour laquelle les postes dont vous parlez ont marqué une réduction. Ce montant représente ce qui a été débité à notre compte d'assurance pour les accidents que nous avons eus. Si ce montant a baissé, c'est qu'il y a eu moins d'accidents en 1958 qu'en 1957.

M. FISHER: Bien.

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

M. MCPHILLIPS: Dans le bilan d'ensemble, à la page 26, le titre "Immobilisations" se divise en trois parties: "Voies", "Matériel" et "Autres". Puis-je vous poser une question à ce sujet? La maison de Montréal achetée du temps de Sir Henry Thorton fait-elle toujours partie des biens du National-Canadien?

M. GORDON: Non, monsieur.

M. MCPHILLIPS: Vous en êtes sûr?

M. GORDON: Elle ne paraît plus dans les livres de la compagnie et, en autant que je sache, il y a longtemps qu'elle est vendue. En tout cas, on n'en trouve plus trace dans les livres et elle n'appartient plus à la compagnie.

M. MCPHILLIPS: Une autre question au sujet des bassins de l'arrière-port de Victoria (C.-B.). Vous les avez vendus en 1947. Les avez-vous remplacés depuis?

M. GORDON: Non.

M. MCPHILLIPS: A combien les avez-vous vendus?

M. GORDON: Je n'ai pas le prix ici, mais, même si je l'avais, je me verrais obligé de rappeler au Comité que nous n'avons pas l'habitude de divulguer les prix que nous recevons en traitant avec d'autres. Il en a toujours été ainsi et le Comité s'est régulièrement montré satisfait de cette façon de faire.

M. MCPHILLIPS: Pourtant, hier vous n'avez pas hésité à nous dire que vous avez payé \$625,000 à la compagnie de téléphone du Yukon.

M. GORDON: C'est exact: nous l'avons achetée. La discrétion dépend donc de nous.

M. MCPHILLIPS: Mais, par la même occasion, vous avez révélé ce que la compagnie de téléphone a reçu de vous. Or, quand on se départit de biens appartenant aux Canadiens, le Comité a, sans aucun doute, le droit de savoir ce qu'on reçoit en échange.

M. GORDON: Je ne vais pas remonter jusqu'à 1947 et reprendre ce qui se passait alors; mais, il est notoire, je sais qu'on nous a posé ces questions dans le passé et le Comité a toujours approuvé la direction qui estimait que de tels renseignements ne devraient pas être divulgués.



M. DRYSDALE: Pour quelle raison?

M. GORDON: Le National-Canadien a quatre raisons de ne pas livrer ces renseignements au Comité. A chaque fois qu'un cas semblable s'est présenté, nous avons toujours pu invoquer l'une de ces quatre raisons.

La direction n'a pas été tenue de répondre:

- a) quand sa réponse aurait constitué un abus de confiance ou un manque de discrétion à l'égard de ceux qui ont fait affaire avec le National-Canadien;
- b) quand il aurait fallu donner des renseignements venant des dossiers personnels de directeurs ou d'employés;
- c) quand la divulgation des renseignements demandés aurait pu nuire à la position du N.-C. sur le marché de la concurrence;
- d) quand ces renseignements auraient été de nature à empêcher la compagnie de conclure des transactions avantageuses ou à rendre ces transactions moins avantageuses.

Je ne me souviens pas du cas dont vous parlez, mais j'imagine que l'alinéa a) s'y appliquerait. En effet, si on nous demandait de divulguer les termes d'une transaction, il deviendrait très difficile pour nous de faire affaires avec d'autres. Nous n'aimons pas que d'autres industries, comme le Canadien-Pacifique, soient au courant de nos affaires privées; si c'était le cas, nous serions désavantagés.

M. DRYSDALE: Il s'agit le plus souvent de transactions uniques et je ne vois pas quelle importance cela pourrait avoir après dix ou onze ans.

M. GORDON: Je ne crois pas non plus que cela puisse avoir de fâcheuses conséquences, mais c'est une question de principe. C'est tout. Rien ne m'empêche de vous dire ce que nous avons reçu. Personnellement, cela m'est égal. Mais je crois que nous devons défendre un principe.

M. MCPHILLIPS: Vous connaissez le principe des taxes convenues? Elles font partie intégrale des frais de l'expéditeur, et pourtant on les publie.

M. GORDON: La loi l'exige.

M. MCPHILLIPS: Je le sais. Mais est-ce que ce n'est pas la preuve que toutes ces affaires devraient être publiées?

M. GORDON: Non. Il faut publier les tarifs parce qu'ils s'adressent à tout le monde. Mais, dans le cas qui nous intéresse, il s'agit d'une transaction privée.

M. DRYSDALE: De toute façon, je ne vois pas comment un comité de 1941 ou 1947 peut nous dicter une attitude.

M. CHEVRIER: Vous avez peut-être raison. Peut-être un comité de 1941 ne peut-il pas dicter une ligne de conduite à un comité de 1959. Mais ce qui importe, je crois, c'est que le Comité des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande a toujours suivi le principe que vient d'énoncer M. Gordon. Évidemment, si le présent Comité veut changer, il le peut. Mais alors, le National-Canadien devra fournir tous renseignements que chaque membre du Comité pourra désirer à son sujet, non seulement sur le cas que nous étudions maintenant, mais tout le temps. On en a parlé tellement souvent que j'ai cru devoir vous dire cela.

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier a formulé les grandes lignes. Comme l'a reconnu le président, il doit se soumettre aux décisions du Comité. Si le Comité le désire, le président donnera ces renseignements, mais personnellement, je suis d'accord avec M. Chevrier. Je crois que ce serait une faute grave qui pourrait entraver la concurrence que la direction juge à propos de livrer.

M. MCPHILLIPS: Pensez-vous que cela vaille mieux? Je sais que, dans le cas particulier, les hommes d'affaires de Victoria se sont trouvés en face d'un



gros secret noir et d'un mystère. Et on était en train de vendre quelque chose qui appartenait aux Canadiens, quelque chose qui faisait partie du port depuis longtemps et depuis longtemps avait été très utile. Mais on ne sait pas encore pour combien ces bassins ont été vendus. C'est là un procédé qui ne vaut rien en affaires.

Supposez que le National-Canadien vende le Château-Laurier demain et vienne nous dire: "Vous ne saurez pas combien nous l'avons vendu; cela ne vous concerne pas". Vous admettez que ce n'est pas la façon dont devrait procéder un chemin de fer de la Couronne. Pour ce qui est de refuser de répondre, je ne vois pas bien comment M. Gordon peut le faire. Il est ici en qualité de témoin, et, à moins qu'il ne puisse se prévaloir d'un meilleur titre (ce dont je doute fort), il ne peut guère refuser.

M. CREAGHAN: La direction de la compagnie doit-elle obtenir l'assentiment du gouverneur en conseil avant de se départir de biens qui ayant une certaine valeur appartiennent au pays?

M. GORDON: Cela dépend de l'importance. Si on suit la règle générale telle qu'elle est appliquée dans les compagnies privées, il faut le consentement des actionnaires pour vendre quelque chose qui représenterait, disons, la majorité des biens de la compagnie. Dans le cas du National-Canadien, le consentement des actionnaires est remplacé par le décret du conseil.

M. CREAGHAN: Suivons cette idée un peu plus loin; je sais que bien souvent le ministère des Transports doit signer les actes de cession de terres dans les provinces Maritimes, surtout si ce sont des terres des chemins de fer. Si c'est exact, est-ce qu'il ne faudrait pas que le ministre signe l'acte par lequel le chemin de fer cède un quai?

M. GORDON: C'est tout autre chose. La propriété dont vous parlez appartenait au chemin de fer du gouvernement canadien, et toute pièce légale se rapportant à cette propriété doit porter la signature du ministre des Transports.

M. CREAGHAN: Supposez que vous vendiez un quai dans les Maritimes, ou du terrain dans les Maritimes. Le prix peut être publié. Mais sur la côte du Pacifique, il ne peut pas l'être?

M. GORDON: C'est tout autre chose. La propriété dont vous parlez appartient à une propriété du chemin de fer du gouvernement canadien doit porter la signature du ministre des Transports. Ensuite, c'est à lui de décider s'il veut publier les conditions ou non.

M. CREAGHAN: Mais si c'est une vente dans les Maritimes, un décret de la Chambre peut le forcer à révéler le prix?

M. GORDON: Je ne suis pas assez familier avec la procédure parlementaire mais si le ministre dit que c'est contre l'intérêt du public, je ne crois pas qu'on le force à révéler ce montant.

M. CHEVRIER: Si c'est une propriété des chemins de fer du gouvernement canadien, c'est sa responsabilité, en tant que ministre des Transports, de décider s'il faut soumettre le dossier à la Chambre. Mais si c'est une propriété du National-Canadien, le National-Canadien est seul à pouvoir décider s'il faut le soumettre à la Chambre.

M. GORDON: Je crois que c'est à peu près cela. J'ai énoncé brièvement l'attitude traditionnelle du Comité qui a toujours, jusqu'à présent, respecté la position du National-Canadien. A plusieurs reprises, dans le passé, quand le président de la compagnie a dit au Comité qu'il n'était pas dans l'intérêt du public de publier telle ou telle chose, le Comité s'est toujours rangé à son opinion.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, votre question porte sur une vente faite en 1947, n'est-ce pas?



M. McPHILLIPS: M. Gordon a dit que le Comité n'a jamais insisté pour qu'il réponde s'il pensait que ce serait aller à l'encontre des intérêts de la compagnie. Mais il n'a pas dit que, dans le cas particulier, ce serait aller à l'encontre des intérêts de la compagnie. Il s'est borné à énoncer quelques principes généraux.

M. GORDON: Je pensais avoir été clair en disant qu'il serait contraire aux intérêts de la compagnie ou du National-Canadien d'être forcé de rendre publiques les conditions de ventes de propriétés à des particuliers, parce que cela porterait préjudice à la position de la compagnie sur le marché de la concurrence.

Cette affaire remonte à 1947 et j'en ignore tout pour la bonne raison que je n'étais pas là. J'avais peut-être plus de bon sens alors que maintenant, mais je n'étais pas là. J'ignore toutes les circonstances. Je ne sais pas qu'il y ait quoi que ce soit de mystérieux. Vous m'en apprenez. Tout ce que je veux, c'est ne pas créer de précédent pour une affaire aussi peu importante que celle-ci, parce que cela permettrait à n'importe qui de poser n'importe quelle question. Je crains qu'un précédent dans ce domaine n'ait une grande importance.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, puisque la principale difficulté semble être une question de publicité, et puisque le Comité a le privilège de siéger à huis clos, pourrions-nous abandonner cette question temporairement et discuter entre nous, plus tard, à huis clos, si l'on peut insister pour avoir une réponse?

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que le Comité veuille siéger à huis clos?

M. DRYSDALE: Ce ne serait que sur ces points bien particuliers. Ce n'est pas tant le fait en lui-même qui me soucie; c'est de voir que le Comité est en train de perdre son rôle essentiel.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A quoi va nous servir cette réponse quand nous l'aurons?

M. DRYSDALE: M. McPhillips tient à avoir ce renseignement. C'est son affaire.

M. CHEVRIER: S'il tient à avoir ce renseignement, d'autres membres du Comité voudront en avoir d'autres. J'essaie de me souvenir d'un règlement instauré par le docteur Manion et qui a créé un précédent. J'y suis maintenant: quand le docteur Manion était ministre des Chemins de fer et des Canaux il avait décidé que si le président du chemin de fer estimait qu'il n'allait pas de l'intérêt du public de fournir certains renseignements, le Comité devait s'en passer. Depuis que je suis ici, ce règlement a été suivi à la lettre. Le Comité peut évidemment modifier ce règlement, mais je crois que ce serait une erreur.

M. DRYSDALE: Il y a une difficulté ici, monsieur Chevrier, et je ne sais combien je puis insister sur ce point. Sans vouloir critiquer M. Gordon, on semble laisser au président du chemin de fer une latitude fantastique. C'est pourquoi je proposais que nous en discussions à huis clos pour voir le mal qu'il y aurait à publier ce renseignement. Mais je n'aime pas qu'on puisse me dire: "Vous n'aurez pas tel ou tel renseignement car je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt du public". Je voudrais au moins voir de quoi il retourne et sur quoi le président fonde son jugement dans le cas particulier.

M. McPHILLIPS: Quelle différence y a-t-il entre une compagnie comme le National-Canadien et n'importe quelle autre compagnie? Regardez votre journal et vous y verrez tous les grands immeubles qui se vendent à Toronto ou à Vancouver, par exemple. Et les compagnies se font un plaisir de donner tous les renseignements. Cela fait toujours partie des nouvelles.



M. FRASER: Monsieur le président, ne pourrait-on pas en laisser le ministre juge? S'il pense que le prix de vente de ce bassin devrait être publié, il pourrait le dire à M. McPhillips.

M. DRYSDALE: Je ne crois pas que cela relève du ministre, dans le cas particulier. M. Chevrier a énoncé une règle très stricte, et c'est ce qui me tracasse.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois qu'il faut que nous fassions attention, monsieur le président. Notre Comité paraît vouloir remplacer le conseil d'administration du National-Canadien.

M. DRYSDALE: C'est le rôle du Comité.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Voudriez-vous me laisser continuer, s'il vous plaît?

M. DRYSDALE: Allez-y.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une petite difficulté ici, parce que je ne peux pas comprendre comment le renseignement que demande M. McPhillips pourrait changer quoi que ce soit à la position du National-Canadien sur le marché de la concurrence douze ans après les faits. Mais je suis d'accord que si la réponse devait créer un précédent, nous commettrions une erreur. La direction et le conseil d'administration du National-Canadien doivent avoir une certaine liberté. Le Comité examine l'exploitation de la compagnie, mais il doit se méfier de prendre la place du conseil d'administration.

M. DRYSDALE: Il me semble, monsieur le président, que M. Smith se trompe. Cette vente est un fait unique et je ne vois pas comment elle pourrait créer un précédent. Je crois que M. Smith fait erreur là-dessus.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je penche à partager votre avis.

M. DRYSDALE: C'est à M. Gordon de donner les raisons les meilleures et les plus logiques qu'il a de ne pas nous communiquer ces renseignements. S'il ne peut justifier son refus, le Comité pourra exiger une réponse.

M. CREAGHAN: Je pense que pour nous mettre d'accord, nous devrions demander au secrétaire du Comité d'interpréter pour nous l'ordre de la Chambre. La Chambre des communes a chargé ce Comité d'examiner les comptes du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Si nous avons besoin de cela maintenant, nous aurions dû le demander au début.

M. CREAGHAN: Non, c'est un ordre de la Chambre et je pense que le secrétaire du Comité, avec toute son expérience, pourrait peut-être nous dire ce qu'on attend de nous et jusqu'où nous devrions aller.

M. MCPHILLIPS: Nous n'allons pas nous soumettre à un tel jugement.

M. CREAGHAN: Si l'ordre nous permet d'examiner les comptes de capitaux et ceux de placement, parfait! Votre question est légitime.

M. MCPHILLIPS: Je me demande ce qu'elle pourrait être si elle n'était pas légitime!

M. CREAGHAN: C'est pour cela que je m'en remets à un expert.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je vois que le ministre des Transports vient d'arriver. Nous vous attendions justement, monsieur le ministre, pour que vous autorisiez M. Gordon à donner certains renseignements à M. McPhillips.

M. GORDON: Ce n'est pas tout à fait cela.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas comme cela que vous devriez le dire.

M. CHEVRIER: Il faudrait dire au ministre ce qui s'est passé avant son arrivée.



M. DRYSDALE: J'ai commencé en badinant et je m'apprêtais à m'expliquer, mais le président va nous dire tout cela.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le ministre ne devrait pas se prononcer sur ce cas sans prendre conseil. M. McPhillips a demandé au président du chemin de fer de lui dire le prix pour lequel une propriété du port de Victoria a été vendue. Cette vente remonte à 1947, avant que M. Gordon devienne président du National-Canadien. M. Gordon dit qu'il ne voit aucun mal à donner une réponse, sauf qu'il créerait un précédent. Il n'a pas d'objection à donner sa réponse, mais le Comité, dit-il, l'a encouragé à garder certains renseignements secrets parce qu'en les publiant, il pourrait perdre l'avantage de négociations profitables.

M. Chevrier, qui est depuis longtemps versé dans ces questions se souvient qu'il y a plusieurs années, de tels renseignements n'étaient pas communiqués. Je crois me rappeler quand cela a commencé. Toujours est-il que le Comité, il y a plusieurs années, encourageait le président à ne pas publier ces renseignements.

Juste avant que vous entriez, quelqu'un a dit que vous pourriez répondre si on vous posait la question, mais alors que vous franchissiez la porte, vous avez sans doute entendu le président du National-Canadien dire que là n'est pas le problème. Il est responsable, avec le conseil d'administration du National-Canadien. Ces messieurs prétendent que c'est leur affaire, et leur affaire seulement.

M. CHEVRIER: Puis-je ajouter quelques mots? Si le secrétaire du ministre était ici, je crois qu'il pourrait trouver très rapidement le règlement adopté plusieurs fois par les comités. Ce règlement disait expressément que si le président des chemins de fer pensait qu'il porterait préjudice à la compagnie en donnant les renseignements demandés, le Comité le dispensait de répondre. Ce règlement ne forçait pas les comités futurs, mais ceux de ces années-là, à s'en tenir à cette conduite. Si notre Comité veut changer de méthode, il le peut, mais, à mon humble avis, ce serait une erreur.

Le PRÉSIDENT: D'après mes souvenirs de nombreuses années passées ici, cela créerait un précédent, car le président a toujours eu le privilège du secret, même avant le temps du docteur Bob Manion.

M. CHEVRIER: Et vous étiez ici avant moi.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a toujours suivi cette méthode. C'est comme les questions futiles que votre parti pose à la Chambre en prétendant qu'elles sont dans l'intérêt public. Vous pouvez toujours le prétendre et insister pour avoir une réponse, mais vous ne pouvez forcer personne à répondre, exactement comme nous avons bien du mal à vous faire répondre il y a quelques années.

M. CHEVRIER: Vous me mettez dans une situation désagréable.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le président du National-Canadien ne se trouve pas dans la même situation vis-à-vis du réseau?

M. GORDON: Il y a une chose qu'on a oubliée et que je voudrais mentionner. Cette question a un aspect pratique. En fait, il m'est arrivé de citer les montants de vente semblables à celle dont parle M. McPhillips, mais toujours avec le consentement de l'autre partie. Je me souviens par exemple le cas d'un élévateur dans l'Ouest canadien; quand on m'a demandé les conditions, j'ai demandé à l'autre partie si elle s'opposait à ce que je réponde. Je me rappelle que nous avons indiqué les prix de certaines ventes, et c'est la réponse à ce que vous disiez, que vous voyiez cela dans les bilans des autres compagnies. Si je devais demander à l'autre partie, dans cette affaire, je le



ferais sans hésiter et je pourrais vous répondre: "Parfait! Nous avons décidé ensemble de vous dire le prix." Dans 90 p. 100 des cas, la nature de la transaction est telle que l'autre partie n'a pas d'objection. Mais pas toujours.

Je me souviens d'un cas, la première année que j'étais ici, avec l'*Imperial Oil*. M. Fulton était bien déterminé à trouver les termes d'une entente relative aux droits pétroliers dans l'Ouest. Mais je ne pensais pas pouvoir en parler sans le consentement de l'*Imperial Oil*. Le Comité en est venu à un vote, et on m'a dispensé de fournir une réponse.

Pour cette vente de Victoria, je n'ai pas la moindre idée de qui était l'acheteur en 1947, j'ignore s'il est mort ou vivant et ne puis rien en dire. Si cela s'était fait depuis que je suis au chemin de fer, je saurais à peu près si l'autre partie consentirait ou non à laisser savoir le prix de vente, car je pose habituellement cette question. Mais je ne veux pas commencer à publier des renseignements de cette nature, car cela joue contre nous sur le marché de la concurrence.

M. DRYSDALE: Cela revient à dire que, selon l'interprétation de M. Gordon, c'est dans l'intérêt général si l'autre partie juge bon de dévoiler les termes de la vente.

M. GORDON: Non, l'intérêt général, ici, veut dire l'effet d'une telle attitude sur le National-Canadien. La compagnie peut se trouver forcée, au cours de ses transactions générales, de conclure des affaires comme aucune compagnie privée ne le fait. Si les gens qui traitent avec la compagnie courent le risque de voir leurs affaires claironnées sur les toits, ils seront réticents et le champ d'affaires de la compagnie se limitera.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que vous ne voyiez pas d'objection à nous communiquer le prix de cette vente. C'est donc qu'en nous donnant ce renseignement, vous n'iriez pas à l'encontre de l'intérêt général.

M. GORDON: Non; j'ai bien dit que je ne voyais pas de raison dans ce cas particulier, mais que je voulais éviter de créer tout précédent. Voilà tout!

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il y a moyen de nous donner ces renseignements sans créer de précédent: que M. Gordon demande aux acheteurs s'ils s'opposeraient à ce qu'il nous les donne. Il n'y aurait pas de problème de précédent.

M. HEES: M. McPhillips voudrait avoir ce renseignement, monsieur le président, et je suis sûr que ce n'est pas pour faire du chantage. Par conséquent, puisque M. Gordon n'a pas d'objection à nous dire les conditions de cette vente si l'autre partie y consent, est-ce que nous ne pourrions pas nous contenter de cette solution? M. Gordon pourrait, à son retour à Montréal, demander à l'autre partie si elle est d'accord et, dans le cas de l'affirmative, il pourrait donner à M. McPhillips le renseignement qu'il désire. C'est bien tout ce que vous voulez, monsieur McPhillips?

M. McPHILLIPS: Je tiens beaucoup à avoir ce renseignement, mais je veux qu'il me soit donné avec le consentement de l'autre partie.

Le PRÉSIDENT: Je préférerais éviter de mettre cela aux voix. Nous n'avons pas eu besoin de ce procédé jusqu'à présent, et je crois que nous devrions essayer de nous en passer encore une fois. Mais, monsieur McPhillips, considérez ce qui s'est passé au cours des années précédentes. Les renseignements que vous voulez portent sur une vente d'il y a douze ans; vous pouvez donc imaginer tous les problèmes qui vont se poser si maintenant le Comité admet le principe. Le précédent que nous créerions pourrait être invoqué dans les années à venir et donner prétexte à des "fouilles" dans les ventes datant de dix ou douze ans. A mon avis, ce serait vouloir vider la mer et ne servirait à rien.

M. McPHILLIPS: Voici pourquoi j'ai posé cette question, monsieur le président: il y a des gens sérieux, comme le président de la Chambre de commerce et autres, qui veulent ces renseignements depuis longtemps sans parvenir à



les trouver. Puis, il y a un an à peu près, il y a eu un grand changement et ils espéraient enfin savoir; mais si je rentre à Victoria en disant que je n'ai rien pu trouver, ces hommes d'affaires vont mettre cela au pire et dire qu'il se passe quelque chose de louche. C'est ce que je veux éviter. Je veux pouvoir leur dire ce qui s'est passé.

Le PRÉSIDENT: C'est un souci purement local. Mais supposez que Heber Smith ou moi-même, ou Fisher, à Port-Arthur, voulions tous poser des questions sur le passé; supposez que je veuille demander quelque chose à propos d'Alendale, il y a 35 ans! Nous autorisons les questions non seulement sur les années qui viennent de s'écouler mais sur celles qui ont précédé la présidence de M. Gordon. Et il y a plus de dix ans qu'il est président. Je suis persuadé qu'un tel précédent se révélerait bientôt extrêmement embarrassant et il est même possible que nous devions nous rétracter. S'il y a une autre solution, comme celle que mentionnait M. Smith, nous devrions l'étudier avant de créer ce genre de précédent. Car c'en serait un.

M. McPHILLIPS: Selon votre principe, nous ne pouvons pas examiner le compte de l'actif en immobilisations car il serait impossible de savoir combien la compagnie a reçu pour telle vente ou sous quelle forme ce montant apparaîtrait dans le compte des avoirs en immobilisations. Or, tout cela nous serait nécessaire. En d'autres termes, nous ferions toute une étude pour arriver à un résultat sans valeur. Une vente aussi importante que celle-ci passerait inaperçue, pas trace de paiement, pas trace de ce qui s'est passé. Tout est noyé dans le système administratif. Ce ne peut pas être la bonne méthode.

M. GORDON: N'oubliez pas, à ce sujet, que la loi confie la gestion du National-Canadien au conseil d'administration. Et n'oubliez pas non plus qu'un vérificateur nommé par le gouvernement examine les termes de toute transaction du National-Canadien, en rend compte au gouvernement et que, donc, tout ce qu'il pourrait y avoir de louche, comme vous l'insinuez, serait vite découvert.

C'est un sujet qui revient périodiquement. Vous le remarquerez en particulier dans le comité de la session de 1955, à propos du contrat que j'ai passé avec les Hôtels Hilton pour la gestion du Reine-Élisabeth. Le comité, en l'occurrence, a partagé avec moi l'idée que, pour les raisons que j'avais données, il était préférable de ne pas divulguer les termes de cette transaction.

M. DRYSDALE: Mais là, vous aviez de bonnes raisons.

M. GORDON: Oui, et je pense qu'elles sont tout aussi bonnes maintenant.

Si vous me chargez de la présidence du National-Canadien à condition que je prévienne tout le monde, avant de discuter une affaire, que toutes les conditions doivent être publiées, je sais pertinemment que j'aurai beaucoup moins d'affaires à discuter. Il y a encore des gens qui aiment la discrétion.

M. DRYSDALE: Vous avez pris l'exemple des Hôtels Hilton. Supposons que, pour une raison ou une autre, le bail se termine et que vous passiez contrat avec une autre compagnie ou que vous exploitiez le Reine-Élisabeth vous-même. Si M. McPhillips vous demandait alors les conditions du bail précédent, est-ce que vous lui diriez aussitôt qu'il ne peut en avoir connaissance?

M. GORDON: Certainement. Ce serait un abus de confiance de les lui communiquer.

M. DRYSDALE: C'est cela qui est discutable.

M. GORDON: Pas du tout. Je vais m'expliquer. On pourrait résumer ainsi les raisons que j'ai données pour les Hôtels Hilton: ces derniers m'ont accordé un contrat meilleur qu'ils n'en ont jamais accordé à n'importe qui, n'importe



où dans le monde (et ils ont des succursales dans tous les coins du monde). Ils ne veulent donc pas qu'en divulguant les termes de notre accord je leur fasse du tort.

Si donc, quand le bail se termine, nous en publions les termes au Canada, la société des hôtels Hilton se trouve dans une fausse situation. C'est simplement une question de discrétion en affaires.

M. DRYSDALE: Dans ce cas-là, je suis d'accord. Mais je ne crois pas que nous puissions comparer les deux cas. Alors que les Hôtels Hilton travaillent dans tous les pays, le vente du bassin de Vancouver est unique. M. McPhillips voudrait en savoir les termes et je n'arrive pas à voir en quoi vous créeriez un précédent en les lui donnant.

M. BROOME: Nous sommes tous d'accord que nous ne sommes pas d'accord! Parfait! Il ne reste plus qu'à prendre une décision. Votons et qu'on en finisse avec ces discussions ridicules.

M. DRYSDALE: Je me demande si nous pourrions remettre la discussion à demain. M. Gordon pourrait s'assurer s'il peut ou non nous donner les détails et cela nous permettrait aussi d'examiner les antécédents. Il vaudrait mieux que nous les connaissions exactement plutôt que de ne nous fier que sur des oui-dire.

M. GORDON: J'aimerais bien, monsieur le président, que M. McPhillips me dise pourquoi il veut avoir ces renseignements. J'ai l'impression qu'il doit y avoir quelque histoire locale.

Vous me rendriez service, monsieur McPhillips, si vous vouliez bien dire au Comité les raisons qui vous poussent à chercher ces renseignements, parce que je suspecte quelque procès local ou quelque malentendu. Sans cela, on ne se battrait plus à ce sujet après douze ans. En d'autres termes, je ne sais pas de quoi il s'agit, mais, si l'autre partie n'attache aucune importance à ces renseignements, elle vous aurait dit le prix elle-même (après douze ans). Si elle ne vous le dit pas, elle doit avoir une raison. C'est pourquoi je me méfie d'être entraîné à cela même que nous discutons. Il doit y avoir une raison à cette querelle locale; et il est possible qu'on me demande des renseignements que l'autre partie n'a pas voulu communiquer. C'est exactement pour cela que je parlais de discrétion.

Le PRÉSIDENT: La décision prise en 1955 appuie l'attitude du président:

Il est proposé par M. Fulton, appuyé par M. Macdonnell;

Que l'on fournisse au Comité un exposé des conditions selon lesquelles la *Hilton Corporation of Canada* sera rémunérée pour son service de gestion de l'hôtel Reine-Élisabeth projeté.

Il n'est pas nécessaire de tout lire, mais à la page 26 du troisième fascicule, on lit ceci:

Tout le National-Canadien se trouverait placé dans une situation très difficile en ce qui regarde la négociation de ses contrats, si l'on donnait des renseignements au sujet d'un contrat en particulier. Si le National-Canadien révélait les détails de ses contrats, il se trouverait placé en mauvaise posture.

M. DRYSDALE: Quel a été le résultat du vote?

Le PRÉSIDENT: Il faudrait que vous consultiez le procès-verbal. De toute façon, je pense me souvenir que la motion n'a pas été adoptée.

M. CREAGHAN: Est-ce que c'était un vote inscrit?

M. DRYSDALE: Il n'y a pas de rapport avec le cas que nous étudions. Or, vous ne pouvez pas invoquer comme précédent quelque chose qui n'a aucun rapport avec le problème à l'étude.



Le PRÉSIDENT: Vous pourriez avoir douze cas différents, mais le précédent n'en existerait pas moins. Le président estime que commencer à divulguer des renseignements mettrait la direction de la compagnie en situation difficile.

M. McPHILLIPS: Il ne s'agit pas là d'une bricole, mais d'un aménagement portuaire de grande valeur comprenant deux jetées et quatre emplacements d'amarrage. Cette vente a posé des problèmes au port de Victoria car les traversiers américains ne peuvent venir à quai au débarcadère du Pacifique-Canadien. Le seul autre quai dans le centre des affaires, c'est celui de la compagnie Blackball qui exige \$60,000 par saison pour laisser les navires américains s'amarrer. C'est plus qu'ils ne peuvent payer. Évidemment, quand les quais du gouvernement étaient là, ils n'étaient pas utilisés énormément, mais au moins les navires pouvaient s'y arrêter en échange de droits raisonnables.

M. GORDON: Comment le fait accompli de 1947 peut-il changer la situation actuelle?

M. McPHILLIPS: On m'a dit que c'était comme un loup qui serait venu pendant la nuit. En se réveillant, un matin, les gens ont vu les camions de la compagnie de ciment arriver dans le quartier avec des briques et du ciment. Les gens n'en revenaient pas.

M. GORDON: Croyez-vous qu'on y puisse quelque chose maintenant?

M. McPHILLIPS: Non, mais je trouve qu'on devrait avoir ces renseignements.

M. GORDON: C'est une affaire classée, sans suite.

Le PRÉSIDENT: Ces renseignements seraient sans doute intéressants, mais les conséquences de ce précédent pourraient être dangereuses.

M. CREAGHAN: Il est tout aussi dangereux de ne pas avoir ces renseignements. N'importe quelle agence pourrait céder une parcelle de terre au National-Canadien qui pourrait la vendre sans que personne n'en sache rien.

Le PRÉSIDENT: En acceptant ce principe, on admet que tout président du chemin de fer qui témoigne devant ce Comité peut être interrogé sur les achats et ventes de toutes sortes.

M. CREAGHAN: Il nous a bien dit qu'il avait payé \$10,000 pièce le matériel d'occasion qu'il a acheté aux États-Unis.

M. GORDON: Je vous ai seulement donné une idée des montants, mais jamais des prix exacts.

M. CREAGHAN: Vous nous avez dit le prix des diesels.

M. GORDON: En chiffres ronds. Nous demandons des soumissions pour des locomotives diesels et on nous propose des prix. Si je dis le prix que j'ai accepté, mes concurrents en profiteront et, à l'avenir, nous aurons du mal à obtenir des soumissions.

M. CREAGHAN: C'est l'inconvénient d'être une compagnie de la Couronne.

M. GORDON: Réduisons au moins les inconvénients le plus que nous pouvons.

M. CREAGHAN: Ce sont les contribuables qui couvrent les déficits et profitent des bénéfices. Par conséquent, si un député attache de l'importance à ces renseignements, j'estime qu'on devrait les lui donner.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit que c'était une compagnie affiliée au gouvernement. Si c'était n'importe quelle autre sorte de compagnie, les actionnaires ne forceraient pas la direction à leur donner tous les détails.

M. McPHILLIPS: Si, pour une vente d'élément d'actif. Si la compagnie dont vous êtes actionnaire vend une mine, vous voudrez savoir tous les détails.

M. GORDON: Non, pas si la direction dit que ce sont des renseignements qui lui sont réservés.



M. McPHILLIPS: Mais alors, il faudra qu'elle donne de bonnes raisons qu'ils le sont.

M. CHEVRIER: Le National-Canadien est dans une situation tout à fait différente de celle d'une compagnie privée, une compagnie minière par exemple, parce qu'il doit tenir compte de son concurrent, le Pacifique-Canadien. Beaucoup de renseignements comme ceux que demande M. McPhillips ont été refusés dans le passé et il me semble que le président du réseau a donné quatre raisons à ces refus, comme quoi il n'était pas souhaitable de divulguer ces renseignements. Si vous voulez ennuyer le président pour le plaisir, allez-y. Je n'y tiens pas, personnellement, car c'est à l'opposé des principes admis depuis longtemps. Si nous rompons en visière avec ces principes, je demanderai des renseignements que je voudrais avoir sur les transactions du National-Canadien avec d'autres compagnies partout au Canada.

Le PRÉSIDENT: J'ai pris part, moi-même, à la direction de compagnies et je détesterais qu'on me force à raconter les affaires que j'ai traitées en tant que président. Cela revient à ceci: si j'étais dans l'industrie des pâtes et papiers, je ne voudrais pas dire ce que je fais à tous les autres fabricants de pâtes et papiers. Exactement comme M. Gordon ne veut pas dire tout ce qu'il fait au Pacifique-Canadien.

M. McPHILLIPS: Pour une question d'exploitation, je suis d'accord. Mais si vous vendez des valeurs foncières, les auditeurs doivent le savoir. Alors que si vous traitez une affaire de \$10,000 de façon strictement confidentielle, personne n'en saura rien.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que nous débordons de plus en plus du rôle de ce Comité. C'est un peu comme disait le sénateur Dirkson: nous cravachons un cheval de bois. Le Comité a été formé pour étudier l'exploitation du National-Canadien pendant l'année en cours. En 1947, M. Gordon n'avait rien à voir avec la compagnie et je suppose même que, parmi les vice-présidents qui sont ici, peu étaient là il y a douze ans.

M. DRYSDALE: Ceci n'a aucune importance.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais, si; c'est important. Nous sommes ici pour étudier l'exploitation du National-Canadien cette année.

M. McPHILLIPS: Pardon; les comptes de capitaux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est pour cela que nous sommes ici et nous sommes en train de discuter dans le vide. En admettant qu'il y ait eu une transaction regrettable en 1947, nous n'y pouvons rien maintenant. Et nous ne pouvons certainement pas en blâmer la direction actuelle du N.-C. D'ailleurs, ils ont aussi fait des échanges de terres que je n'ai pas beaucoup aimés, à Barrie, vous savez.

M. FISHER: J'aperçois le leader intérimaire de la Chambre. Pourriez-vous convoquer une réunion de conservateurs et régler cela?

M. DRYSDALE: Le Comité est là pour étudier les comptes, le budget et les factures et la seule difficulté semble être qu'on ne veut pas créer de précédent. A mon avis, cela n'a aucune importance puisque le cas que nous étudions est unique. Maintenant, c'est à vous de décider, mais je ne crois pas que nous soyons liés par les antécédents dans ce genre de cas. D'ailleurs il y a déjà eu un vote en 1955.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, en un sens, mais, comme le disait M. Smith, c'est le rapport de 1958 qui nous intéresse. Je ne partage pas votre avis, pas plus que le Comité, je crois, que le précédent n'est pas important.

M. DRYSDALE: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Bien que je n'aime pas le principe d'un vote pour une affaire comme celle-ci, je crois que c'est la seule façon d'en finir si vos opinions



respectives sont si catégoriques. J'estime que nous devrions accepter ce que nous dit le président, qu'il n'a rien eu à voir personnellement dans cette affaire et qu'il n'aurait pas d'objection à tout dire si cela ne devait pas créer un précédent et peut-être le mettre personnellement dans l'embarras à l'avenir. D'autre part, en insistant maintenant, nous étendons le champ de nos observations futures, bien que nous ayons couvert presque tout. Ce serait une erreur à moins que le Comité n'y consente.

M. DRYSDALE: Le Comité sessionnel a été chargé d'étudier les comptes, le budget et les factures,...

Le PRÉSIDENT: ...pour 1958.

M. DRYSDALE: Non, regardez les directives: elles ne spécifient pas que ce soit pour 1958.

M. CHEVRIER: Même si ce n'est pas spécifié en toutes lettres, c'est évidemment 1958 puisque le même comité est constitué chaque année pour étudier le rapport annuel de l'exercice qui vient de se terminer.

M. DRYSDALE: Voulez-vous dire que si, en 1958, vous trouviez quelque chose qui se rapporte à 1957, vous ne feriez pas de recherches? Je ne crois pas que ce soit ce qu'on attend du Comité.

M. GORDON: Selon mon expérience, ceci n'arrive que pour des transactions de l'année en cours, mentionnées dans le rapport. C'est le seul cas où l'on me demande des renseignements sur des faits passés.

Ce qui me tracasse aussi, c'est que si vous me forcez à vous répondre cette fois-ci, vous me demandez aussi, comme président, d'être prêt à vous expliquer tout ce qui s'est passé dans l'exploitation du National-Canadien depuis sa création, en 1923.

M. DRYSDALE: Et pourquoi pas?

M. GORDON: C'est absolument impossible.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, nous pouvons raisonnablement considérer cette situation comme unique, mais puisque vous avez parlé des difficultés qu'il y aurait à remonter à 1923, je crois devoir dire que les directives nous le permettraient si certains membres jugeaient que ce soit dans l'intérêt du Comité.

M. GORDON: Puis-je vous dire, avant que vous n'alliez plus loin que la gestion du National-Canadien est assez difficile dans l'état présent des choses. Je vous demande donc de ne pas la rendre impossible.

M. DRYSDALE: Nous nous en gardons bien.

M. GORDON: C'est pourtant presque ce que vous faites.

M. DRYSDALE: Je crois que le président a dit, à tort, d'ailleurs, que nous examinions une situation unique, et ceci en parlant des hôtels Hilton. D'après cette situation et les renseignements fournis, le Comité lui aurait dit: "Non, vous n'avez pas besoin de fournir de renseignements."

M. GORDON: Ce n'est qu'un exemple. Je puis vous en donner d'autres.

M. DRYSDALE: C'est une histoire tout à fait indépendante et unique et nous pourrions décider nous-mêmes des renseignements que vous devrez nous fournir.

Monsieur le président, je me demande si on pourrait demander à M. Gordon de s'enquérir s'il peut nous donner ce renseignement, comme quelqu'un l'a proposé il y a un instant. Cela nous permettrait aussi d'étudier les antécédents, et, demain, nous pourrions prendre une décision, l'esprit frais et dispos.

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier a dit tout à l'heure que le Comité peut...

M. DRYSDALE: ...Faire n'importe quoi.



Le PRÉSIDENT: ...Faire ce qui lui plaît. Que le président du réseau aime cela ou non, je suppose que nous pourrions lui demander de fouiller ses archives d'il y a douze ans, comme nous pourrions le demander à la Chambre.

Nous devrions voter et voir où nous en sommes.

Pour ce qui est du renseignement, M. Gordon me semble assez complaisant avec M. McPhillips et ils peuvent en discuter ensemble. Si l'autre partie est d'accord, c'est à peu près tout ce que nous pouvons faire.

Je ne crois pas que nous arrivions à quoi que ce soit en continuant de cette façon. Il n'y a rien là-dedans que je veuille spécialement laisser sous couvert. Il n'y a rien qui implique le président, il n'était pas là à l'époque. En fait, même si nous critiquons les agissements d'autres personnes en 1947, ni ma vie publique ni ma vie privée ne seraient atteintes. Ce n'est pas la question. Mais je ne trouve pas que ce précédent serait bon.

Je sais que vous ne partagez pas mon point de vue, monsieur Drysdale, et je le regrette, mais j'imagine bien la situation dans laquelle se trouve le président du chemin de fer.

Si j'étais à sa place et que je doive fournir cette sorte de renseignements, je ne serais pas président bien longtemps. Dans des circonstances semblables, je n'accepterais certainement aucune responsabilité.

Toutefois, si vous insistez pour un vote, M. Smith va proposer, avec l'appui de M. Chevrier, que nous nous en tenions au principe établi.

M. FISHER: Je n'aime pas cette motion.

M. DRYSDALE: La motion devrait être que les renseignements demandés soient donnés.

M. FISHER: Je n'aime pas cette motion.

Le PRÉSIDENT: Votez comme vous l'entendez; cela m'est indifférent.

M. McPHILLIPS: Je propose qu'on demande au président des chemins de fer Nationaux de fournir des précisions au Comité au sujet de l'achat des docks du G.T.P. dans le port de Victoria.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. McPhillips propose, avec l'appui de M. Drysdale, qu'on fasse connaître au Comité les dispositions de l'achat...

M. DRYSDALE: Qu'on fournisse au Comité les renseignements que M. McPhillips demande dans sa proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est donc proposé qu'on demande au président de fournir des précisions au Comité au sujet de l'acquisition des docks en question, y compris leur prix d'achat. Avez-vous d'autres observations à formuler au sujet de la proposition? Sinon, nous la mettrons aux voix sans plus tarder.

Le secrétaire compte les voix comme suit: quatre pour et dix contre.

Le PRÉSIDENT: Je déclare donc la proposition rejetée.

M. GORDON: Il reste encore une question à tirer au clair, si je ne me trompe.

Le PRÉSIDENT: En effet, la question qu'a posée M. Carter a été laissée en suspens.

M. GORDON: La question de M. Carter, à laquelle je n'ai pas encore répondu, concerne l'envoi d'un certain nombre de caisses d'abricots en provenance de l'Union Sud-Africaine, et à destination de Corner-Brook.

Je n'ai pas réussi à retracer cet envoi-là dans le temps que j'avais à ma disposition. Les préposés au service des marchandises de la compagnie sont d'avis que l'expéditeur sud-africain a dû envoyer les marchandises via Saint-Jean (N.-B.) en vertu d'un connaissance direct, et ce serait là la raison pour laquelle elles n'ont pu profiter des avantages consentis en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.



Les expéditions de cette nature qui entrent au pays en vertu d'un connaissance direct ne bénéficient pas de la réduction de taux. Si ces marchandises ont été assujetties à un taux de 20 p. 100, c'est parce qu'elles ne pouvaient pas bénéficier de la subvention accordée aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Les droits de 7½c. les cent livres s'appliquent aux droits de quai et aux droits de chargement dans les wagons, à Saint-Jean, pour autant que je le sache.

M. CARTER: Merci.

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

M. FISHER: J'aimerais à poser une question se rapportant à la proposition qui vient d'être présentée. Ma question a trait aux demandes de renseignement. Je me suis toujours trouvé dans l'embarras, toutes les fois que j'ai posé des questions au sujet du National-Canadien à la Chambre des communes. Je trouve que les réponses qu'on nous donne ne sont pas aussi complètes qu'on le voudrait. Le président du réseau pourrait-il faire une déclaration pour nous indiquer les domaines où nous pourrions nous attendre à obtenir les renseignements voulus lorsque nous posons des questions au sujet de l'exploitation du National-Canadien? Je sais que, pour ma part, je me suis senti pris au dépourvu à plusieurs reprises lorsqu'on s'est contenté de me donner comme réponse aux questions que j'avais posées: "Les renseignements que vous demandez sont de nature confidentielle" ou encore, "La compagnie n'a pas ces renseignements en main", et d'autres réponses de ce genre.

Ma question se rapporte uniquement à la procédure à suivre. En somme, je veux savoir quels sont les renseignements que nous pouvons demander en tant que députés.

M. GORDON: Je crois qu'il m'est tout à fait impossible de connaître à l'avance les questions qui me seront posées; cela est évident. Mais nous pouvons faire quelque chose pour vous aider: nous pouvons essayer de vous montrer comment nous nous y prenons pour établir nos données statistiques. Vous pourrez ainsi trouver, dans une certaine mesure, les renseignements dont vous pourrez avoir besoin. Vous n'êtes pas sans savoir aussi que nous recueillons des données statistiques de tous genres.

Je vous citerai l'exemple suivant: on nous demande souvent de fournir des données comparatives au sujet des feuilles de paye d'une date donnée pour un certain nombre d'employés. Naturellement, nous ne pouvons fournir les renseignements demandés dans ce cas-là, car nous ne les possédons pas nous-mêmes. Nous connaissons le nombre d'employés que nous comptons à notre service au quinze de chaque mois, soit le jour de la paye, mais c'est tout ce que nous savons à ce sujet. Il peut arriver que des fluctuations de salaires se produisent d'une paye à l'autre, mais il nous est impossible de faire un relevé tous les jours pour connaître le nombre de nos employés.

Je vous suggère toutefois, si cela peut vous être utile, de nous consulter à l'occasion et nous essaierons d'orienter vos questions, si cela vous agrée.

M. HEES: On ne peut vous demander de faire plus que cela.

M. FISHER: J'ai été fort satisfait pour ma part de l'esprit de collaboration dont M. Jack a fait preuve à ce sujet. Mais on ne peut en dire autant lorsqu'on refuse de nous fournir les renseignements que nous demandons, en usant du prétexte qu'on n'a pas conservé de données statistiques à tel sujet ou qu'on se trouverait à aller à l'encontre de l'intérêt public en fournissant les renseignements demandés.

M. GORDON: L'expérience m'a montré, et l'on m'a appris, qu'il valait mieux répondre sans détours aux questions qui nous sont posées par les députés, et ne fournir que les renseignements demandés, même si mes acolytes désapprouvent cette attitude. Ce ne sont pas les occasions qui me manquent de



discourir à n'en plus finir sur un sujet donné, comme cela m'arrive lorsque je témoigne devant le Comité, mais je ne puis me le permettre lorsqu'il s'agit de répondre à une question qui est soulevée à la Chambre. Nous serons toujours heureux de vous fournir les renseignements dont vous pourriez avoir besoin, si nous sommes en mesure de le faire. Nous pouvons vous aider à rédiger vos questions de façon à ce qu'elles soient claires. Dites-nous ce que vous voulez savoir et nous vous aiderons à obtenir les renseignements que vous cherchez.

M. CHEVRIER: J'aimerais vous faire une observation, monsieur le président. Vous avez laissé sous-entendre que certaines des questions qui ont été posées par les membres de l'Opposition étaient futiles. Vous me permettrez de vous faire remarquer que le ministre a toujours eu l'amabilité de répondre à toutes les questions que je lui ai posées; sauf votre respect, je ne crois pas que mes questions étaient enfantines. Si je vous fais cette observation, c'est sans doute parce que j'ai déjà été en association étroite avec le National-Canadien et que, par conséquent, je suis bien placé pour savoir quelles questions poser.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, plusieurs des membres de la Chambre des communes auraient besoin de conseils à ce sujet et je crois que vous pourriez leur en fournir, même s'ils ne se rapportent pas au National-Canadien. Avez-vous d'autres questions à poser?

M. FISHER: Au sujet du budget des immobilisations?

Le PRÉSIDENT: Sinon, nous mettrons la proposition de M. Fraser aux voix.

M. FISHER: Quelle proposition a-t-il présentée?

Le PRÉSIDENT: Il a proposé que nous approuvions le rapport annuel, le bilan financier et...

M. FISHER: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur le président. Le président de la compagnie a parlé à plusieurs reprises, au cours des deux séances qu'a tenues le Comité, des difficultés auxquelles il doit faire face lorsqu'il se présente devant nous. Avez-vous des suggestions à nous faire, monsieur Gordon, qui nous permettraient d'alléger votre tâche, sans pour autant restreindre notre liberté d'action?

M. GORDON: L'occasion est bien tentante. Avec tout le respect que je vous dois, je serais très heureux de vous faire connaître mon opinion au sujet du travail qu'accomplit le présent Comité.

Ne vous en déplaise, et sans vouloir restreindre d'aucune façon les droits des membres du Parlement, j'aimerais vous faire les observations suivantes. Les dix années que j'ai passées au service du National-Canadien m'ont amené à penser que nous perdons de vue le fait que la structure de la compagnie en fait un organisme hautement concurrentiel et que, pour cette raison, la direction devrait être organisée en fonction des besoins d'une entreprise privée. C'est d'ailleurs ce que proposait la loi primitive. J'ai parcouru le compte rendu des vieux Débats et je me suis aperçu que tous les orateurs de tous les partis acceptaient les conclusions des premières commissions royales d'enquête, à l'effet que le National-Canadien devrait être réorganisé à la façon d'une société privée.

Je dois vous avouer que la somme de travail que nous devons fournir en vue des séances du Comité devient un tel fardeau que, pour n'exprimer que mon opinion, je doute que je puisse continuer ainsi pendant longtemps encore. Je vous parle en mon nom personnel et au nom des fonctionnaires supérieurs de la compagnie. N'allez pas croire que j'exagère lorsque j'affirme que, pendant les trois ou même les quatre premiers mois de chaque année, la perspective de paraître devant le Comité nous occasionne tellement de travail que nous ne pouvons poursuivre nos occupations ordinaires.



Vous voyez ici quelques feuilles. Pour faire face à toutes les questions qui pourraient se présenter, nous devons fournir une somme effarante de travail et de recherche. Et les choses empirent d'année en année.

Si j'ai une suggestion à vous faire, c'est que le Comité s'emploie sérieusement à circonscrire le domaine de son activité. Je comprends très bien la situation dans laquelle se trouve chacun des membres du Comité qui, parce qu'ils prennent part à la séance, se sentent obligés de poser des questions. A mon avis, on devrait autoriser le National-Canadien à présenter son rapport annuel de la même façon que le Pacifique-Canadien. Ce rapport pourrait être distribué aux membres du Comité et, après qu'ils en auraient pris connaissance, le président de la compagnie serait prié de paraître devant eux afin de leur donner un aperçu de la ligne de conduite, des projets et de l'activité du chemin de fer, de la même façon qu'on le fait au Pacifique-Canadien. Le président du Pacifique-Canadien a présenté son rapport à ses actionnaires aujourd'hui, en présence de son conseil d'administration, lors d'une réunion à l'heure du midi, et il a pu éclaircir plusieurs questions au fur et à mesure de la lecture de son rapport.

A mon avis, le Comité devrait adopter une procédure analogue à celle-là. Je crois que vous devriez vous en tenir à des questions d'ordre général, au lieu de vous arrêter à des détails, comme cela s'est produit ces derniers jours.

Avec tous les égards que je vous dois, je me permettrai de vous faire remarquer que vous devriez vous inquiéter un peu plus de la manière dont nous comptons parvenir à combler notre déficit, au lieu de chercher à savoir si nous servons des repas dans des wagons-cafétérias ou dans des wagons-restaurants, et que sais-je encore.

Les questions de détail auxquelles vous avez touché ont leur importance, il est vrai, mais elles s'éloignent du problème véritable, qui est de savoir si la direction du National-Canadien est à la hauteur de la tâche qui lui est confiée. Si vous croyez que nous ne le sommes pas, dites-nous-le, pour l'amour de Dieu, et mettez-nous tous à la porte. Essayez de vous en tenir aux grandes lignes, lorsque vous faites l'examen de l'exploitation de la compagnie, et laissez-nous libres d'exploiter et de gérer la compagnie comme si elle était une société privée. Prenez-nous au mot. Mettez-nous au défi. Dites-nous pourquoi vous ne pensez pas qu'il y aurait avantage à nous laisser exploiter la compagnie comme si elle était une société privée et demandez-nous ensuite de vous expliquer comment il se fait que nous soyons en présence d'un déficit de \$51 millions.

M. CHEVRIER: A mon avis, M. Gordon vient de soulever là une question très importante. Cette question revêt une grande importance pour plusieurs raisons, et non seulement parce que le fait d'adopter sa suggestion se trouverait à modifier la procédure que nous avons suivie jusqu'ici. Cette proposition mérite d'être prise en considération parce qu'elle nous vient de la bouche du président du National-Canadien et parce qu'elle comporte une nouvelle manière de procéder pour le Comité. Il ne m'appartient pas de décider si la proposition de M. Gordon devrait être acceptée, bien que j'aie ma propre opinion à ce sujet. Je sais qu'il nous serait impossible de trancher cette question aujourd'hui même, mais rien ne nous empêche d'y méditer au cours des prochains mois. D'ici à ce que le Comité se réunisse l'an prochain, le gouvernement aurait le temps d'en venir à une décision à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Cette question se rapporte à la ligne de conduite du gouvernement et il n'appartient qu'à celui-ci de prendre une décision à ce sujet.

M. FISHER: Cette décision ne relève-t-elle pas plutôt de la Chambre des communes et, en tant que Comité des Communes, ne relève-t-elle pas par conséquent de nous?



M. CHEVRIER: C'est ce qu'il appartiendra au Comité de tirer au clair lorsqu'il rédigera son rapport. Si le Comité juge que la proposition de M. Gordon mérite d'être prise en considération, il pourra recommander au Parlement de l'étudier et, si elle est adoptée, nous la mettrons à l'essai l'an prochain.

Le PRÉSIDENT: Je vous demanderai d'y songer sérieusement avant que nous rédigeons notre rapport. La déclaration que M. Gordon a faite revêt une très grande importance. Il y a longtemps que je partage l'opinion que M. Gordon vient d'exprimer.

A mon avis, nous avons peut-être consacré trop de temps à des bagatelles, cette année et l'an dernier. J'ai peine à imaginer que le conseil de direction d'une compagnie de l'importance du National-Canadien se présente devant les actionnaires de la compagnie, qui sont quelquefois au nombre de 20,000, et qu'il se prête à une examen serré comme celui auquel nous l'avons astreint. Le président du chemin de fer vous a fait tenir un exemplaire de son rapport. Il est rédigé à la façon d'un rapport financier, comme on le fait dans n'importe quelle autre compagnie. Je n'ignore pas que ce sont les contribuables canadiens qui sont les actionnaires de la compagnie, étant donné qu'elle est une entreprise de l'État, mais cela ne change rien aux problèmes que pose l'exploitation d'une entreprise concurrentielle.

Je vous sais gré, monsieur Gordon, d'avoir bien voulu nous faire part de votre opinion. Avant d'entreprendre la rédaction de notre rapport, nous étudions votre proposition en comité. Je crois pour ma part que votre proposition est fort constructive et qu'elle nous fournira ample matière à réflexion.

M. HEES: Voulez-vous me permettre de faire une mise au point. Les paroles de M. Gordon m'ont vivement intéressé. Je n'ignore pas, moi aussi, que les députés posent quelquefois des questions qui sont d'une grande importance pour eux; je crois aussi qu'un certain nombre des questions qui ont été posées au cours des deux derniers jours sont de l'ordre de celles auxquelles on veut véritablement obtenir une réponse. Quoi qu'il en soit, M. Gordon est arrivé ici, lundi, et il a passé toute la journée à recevoir des députés qui m'avaient adressé des demandes de renseignements au sujet desquelles ils voulaient consulter M. Gordon.

M. CHEVRIER: Vous ne m'aviez pas fait part de cela.

M. HEES: C'est que M. Gordon s'est rendu ici à la seule fin d'être à la disposition des députés qui avaient des questions bien précises à lui poser.

M. FISHER: J'ai fait parvenir à votre secrétaire, ou, du moins, à votre ministère, une liste de questions qui se rapportent au National-Canadien et, pourtant, on ne m'a pas fait savoir que M. Gordon s'était rendu ici, pour se mettre à notre disposition.

M. HEES: A notre connaissance, on avait déjà répondu aux questions que vous avez présentées. N'ayez pas l'air si offusqué: vous avez parlé huit fois plus longtemps que n'importe qui...

M. FISHER: Et je n'ai pas à en avoir honte.

M. HEES: Et vous en avez eu votre comptant au cours des deux derniers jours. Aussi n'allez pas croire qu'on vous ait coupé l'herbe sous le pied, car rien n'est plus faux.

Tout ce que j'ai voulu dire, c'est que les personnes qui ne sont pas membres du Comité et qui avaient des problèmes sérieux à soumettre à M. Gordon ont pu le faire lundi, et elles en ont retiré une grande satisfaction. Je crois que M. Gordon a trouvé, lui aussi, que cette réunion a été profitable.

J'estime que si nous décidons d'adopter une proposition analogue à celle que M. Gordon nous a faite, à savoir que le Comité procède d'une manière quelque peu différente, et je dois dire que cette proposition m'intéresse vivement...



M. FISHER: Elle m'intéresse aussi: c'est la raison pour laquelle je pose des questions.

M. HEES: ... peut-être acceptera-t-il, car nous aurons le temps d'y réfléchir sérieusement, de revenir ici dans quelques mois et de répondre aux questions que les députés aimeraient à lui poser, au lieu d'attendre qu'ils accumulent leurs questions pendant toute une année. En procédant de cette façon-là, nous pourrions peut-être parvenir à résoudre bien des problèmes, les problèmes les plus urgents et les plus précieux, en les portant à son attention sans retard. Nous pourrions ensuite poursuivre notre travail au sein du Comité, de la manière qu'il nous a proposée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quelque chose m'est venue à l'idée en vous écoutant parler tout à l'heure. Je me demande s'il ne serait pas possible, dans les années à venir, de diviser notre travail en deux parties. En d'autres termes, dans la première partie, M. Gordon pourrait paraître devant nous et nous donner son exposé et nous pourrions lui poser des questions auxquelles il ne répondrait pas tout de suite.

Il nous faut faire un compromis. Étant donné que nous ne pouvons pas procéder exactement de la même manière qu'une entreprise privée, nous sommes obligés de faire un compromis entre les deux systèmes. Voici ce qui m'est venu à l'idée pendant que M. Gordon nous adressait la parole. Je me suis demandé si ce ne serait pas une bonne chose de diviser notre travail en deux. M. Gordon pourrait se présenter devant nous et nous présenter un rapport sommaire de l'exploitation de la compagnie et nous pourrions l'interroger là-dessus. De cette façon-là, il ne serait pas obligé de se faire accompagner par tout un groupe d'experts. Il pourrait se présenter de nouveau devant le Comité à une date ultérieure et répondre aux questions qui lui auront été posées et fournir tous les détails demandés.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous nous éloignons quelque peu du sujet. Ce que vous dites se rapporte aux attributions du Comité et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les examiner de nouveau actuellement dans le contexte du présent rapport. Je crois néanmoins que cette tangente a été profitable et qu'il convient de remercier le président du chemin de fer de l'obligeance qu'il a manifestée en nous faisant part de ses vues à ce sujet et en se mettant à notre disposition pour répondre à toutes les questions que nous lui avons posées. Je crois qu'il est temps maintenant de passer à l'examen du rapport.

M. GORDON: Vous me permettez, monsieur le président, de dire encore un mot, de sorte que, lorsque vous étudierez les recommandations que je vous ai faites, vous puissiez prendre aussi la proposition suivante en considération.

Je n'ignore pas que certains députés, étant au courant de certaines difficultés qui existent dans leurs circonscriptions, aimeraient à nous poser des questions à ce sujet. Je les encourage donc à écrire directement à la direction du National-Canadien. N'hésitez pas à nous écrire régulièrement tout au long de l'année et cessez de croire que toutes les questions qui concernent le National-Canadien ne doivent nous être adressées que par l'intermédiaire de la Chambre des communes. Certains députés ne nous adressent leurs demandes de renseignements que par l'intermédiaire de la Chambre des communes et nous n'entrons jamais directement en communications avec eux.

Un certain nombre de députés nous écrivent régulièrement et, pour autant que je le sache, nous avons réussi à leur donner satisfaction dans presque 100 p. 100 des cas. Si vous adoptez cette pratique, je crois que nous pourrions nous dispenser de tenir des séances comme celle-ci.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous que je mette la proposition aux voix?

M. DRYSDALE: Il m'est arrivé aussi, monsieur le président, de douter de l'utilité véritable du Comité. J'aimerais demander à M. Gordon s'il a une



idée approximative de ce qu'il en a coûté à la compagnie pour qu'il se fasse accompagner par les 20 experts que nous voyons ici, et je ne parle pas des personnes qui doivent faire des recherches pour trouver les renseignements que nous demandons.

M. CHEVRIER: Nous n'avons pas besoin de le savoir.

M. GORDON: Je ne saurais vous dire combien il peut nous en coûter, vu que j'ignore jusqu'à quel point cela nous retarde dans notre travail. Je sais toutefois que plusieurs personnes nous attendent actuellement à Montréal.

M. FRASER: Je propose, monsieur le président, que nous adoptions le rapport annuel, le bilan financier et les prévisions budgétaires de la compagnie.

M. CHEVRIER: Pas les prévisions budgétaires.

M. FRASER: Le rapport annuel et le bilan financier. Cette proposition est secondée par M. Kennedy.

Le PRÉSIDENT: M. Fraser proposé, avec l'appui de M. Kennedy, que le rapport annuel et que le bilan financier soient adoptés. Messieurs, que décidez-vous?

(La proposition est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Nous entreprendrons l'étude des prévisions budgétaires en matinée. Avez-vous une idée, messieurs, du temps que nous consacrons à l'étude du budget demain matin?

M. CREAGHAN: Je suis d'avis que nous ne devrions pas prendre plus d'une heure à faire l'étude des prévisions budgétaires et de la vérification.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que chacun d'entre vous ne devrait pas y consacrer plus d'une heure?

M. CREAGHAN: Non. J'aimerais que nous commencions l'étude des prévisions budgétaires d'Air-Canada au cours de la journée de demain.

M. BROOME: Nous pourrions peut-être siéger ce soir.

M. FISHER: Non. Nous ajournons la séance à 6 heures.

M. CHEVRIER: C'est aujourd'hui mercredi.

Le PRÉSIDENT: Je n'y vois pas d'objection, pour ma part, mais je sais que plusieurs des plus jeunes d'entre vous n'aiment pas à travailler le mercredi soir.

M. GORDON: J'aimerais à signaler, monsieur le président, que M. McGregor a organisé une excursion très intéressante à l'intention des membres du Comité demain matin.

Le PRÉSIDENT: Le président d'Air-Canada, M. McGregor, dont vous avez tous entendu parler, nous offre de faire une envolée au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent, demain matin, à 11 heures et demie, et de prendre le dîner à bord de l'avion. Il vous prie de vous rendre en face de l'édifice du Parlement, à 11 heures et demie du matin. A quelle heure croyez-vous que nous serons de retour, monsieur McGregor?

M. G. R. MCGREGOR (*Président et directeur général d'Air-Canada*): Nous devrions être de retour à 2 heures et quart.

Le PRÉSIDENT: De toute façon, nous serons de retour pour l'ouverture de la séance à la Chambre des communes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je propose donc que nous nous attaquions à l'étude des prévisions budgétaires d'Air-Canada à 10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: J'espère que nous pourrions commencer l'étude des prévisions budgétaires d'Air-Canada à 10 heures et demie du matin.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne pourrions-nous nous réunir plutôt à 9 heures du matin, monsieur le président? Nous avons pris une bonne avance en nous réunissant ce matin à 9 heures.



M. CHEVRIER: J'aimerais mieux 9 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Si vous le voulez bien, messieurs, nous nous réunirons demain à 9 heures et demie du matin, et je crois que nous pourrons commencer l'étude des prévisions budgétaires d'Air-Canada à 10 heures et demie. Nous reprendrons la séance à 3 heures et demie de l'après-midi, après l'appel de l'ordre du jour.

Messieurs, on a opéré un changement. Le secrétaire me fait savoir qu'on a éprouvé des difficultés à retenir des salles pour le Comité. Dans la matinée, nous nous réunirons à la salle 253D au lieu de la salle actuelle, à 9 heures et demie. Il s'agit de la grande salle du Comité des chemins de fer, au rez-de-chaussée.



## TÉMOIGNAGES RECUEILLIS À LA SÉANCE DU MATIN

JEUDI 7 mai 1959.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre; veuillez faire silence.

Étant donné que le rapport et que le bilan financier ont été adoptés hier soir, nous entreprendrons ce matin l'étude du budget des dépenses de premier établissement du National-Canadien.

CHEMINS DE FER NATIONAUX  
DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT POUR 1959

	Projets pour 1959	Parachèvement de travaux approuvés au cours d'années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1959
	(Milliers de dollars)	(Milliers de dollars)	(Milliers de dollars)	(Milliers de dollars)
<b>PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE:</b>				
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes.....	6,863	5,829	12,692	8,567
Améliorations à la voie.....	62,991	1,501	64,492	62,802
Grands centres ferroviaires.....	2,666	60,368	63,034	27,034
Voies de triage et voies industrielles.....	3,708	801	4,509	2,948
Bâtiments.....	9,121	27,916	37,036	20,446
Sécurité aux passages à niveau.....	455	281	736	736
Signaux.....	5,104	6,250	11,354	7,073
Machinerie: voie et ateliers.....	5,864	402	6,266	3,827
Généralités.....	16,647	4,422	21,069	20,601
Télécommunications.....	9,477	9,804	19,281	18,261
Total, Propriété ferroviaire.....	122,896	117,573	240,469	172,295
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS.....	—	12,972	12,972	10,141
HÔTELS.....	845	4,298	5,143	3,568
MATÉRIEL.....	59,488	89,968	149,456	88,480
	183,229	224,811	408,040	274,484
PLACEMENT DANS LES FILIALES.....	17,416	—	17,416	17,416
	200,645	224,811	425,456	291,900
Moins—Travaux inachevés.....	—	—	—	38,000
Total—National-Canadien.....	200,645	224,811	425,456	253,900
AIR-CANADA—SOMMES REQUISES.....	57,000	—	57,000	57,000
	257,645	224,811	482,456	310,900

## REMARQUE:

Les sommes requises pour le remboursement et/ou le retrait de titres échus apparaissent à la page 8 du présent rapport.







CHEMINS DE FER NATIONAUX  
RÉSUMÉ DES TRAVAUX FERROVIAIRES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT, PAR RÉGION  
COÛT GLOBAL DES PROJETS ENVISAGÉS EN 1959 ET COÛT DU PARACHÈVEMENT  
DES TRAVAUX APPROUVÉS AU COURS DES ANNÉES PRÉCÉDENTES

	Région de l'Atlantique	District de Terre-Neuve	Région centrale	Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres régions	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes.....			9,380,000	3,312,200				12,692,200
Améliorations à la voie.....	7,766,600	2,120,600	16,362,400	37,136,400	292,400	813,200		64,491,600
Grands centres ferroviaires.....	13,906,000	2,290,000	21,862,000	23,802,000	1,174,000			63,034,000
Voies de triage et embranchements.....	843,800		806,300	2,819,000	35,000	5,000		4,509,100
Bâtiments.....	1,335,800	755,800	24,247,500	9,333,500	1,349,000	14,700		37,036,300
Sécurité aux passages à niveau.....	27,900		326,800	275,000	105,900			735,600
Signaux.....	2,200,000		4,139,100	4,834,900				11,354,000
Machineries: voie et ateliers.....	791,900	221,000	1,487,000	3,456,100	228,500	81,200		6,265,700
Généralités.....	297,800	184,400	3,104,400	2,568,800	337,000	95,000	14,481,700	21,069,100
Communications.....							19,281,400	19,281,400
Total—Propriété ferroviaire.....	27,169,800	5,571,800	81,895,500	87,537,900	3,521,800	1,009,100	33,763,100	240,469,000
Dépenses—1959.....	17,676,800	4,206,800	54,753,800	59,420,100	2,934,100	974,100	32,329,600	172,295,300



CHEMINS DE FER NATIONAUX  
BUDGET D'ÉTABLISSEMENT—ANNÉE 1959  
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

La construction des embranchements suivants est autorisée par les lois ci-dessous:

	Autorisation	Milles	Dépenses prévues
Terrace—Kitimat.....	Chapitre 20, 1952	46.0	11,500,000
Hillsport—Manitouwadge.....	Chapitre 49, 1954	27.0	4,312,500
Beattyville—Chibougamau—Saint-Félicien.....	Chapitre 49, 1954	297.6	40,825,000
Bartibog—Heath Steele Mines.....	Chapitre 19, 1956	22.0	3,220,000
Sipiwesk—Thompson.....	Chapitre 13, 1957	30.0	5,400,000
Optic Lake—Chisel Lake.....	Chapitre 13, 1957	52.0	10,165,000

	Dépenses autorisées		Dépenses au 31 décembre le 1958	Montant requis pour parachèvement des travaux	Dépenses en 1959
	Total	Immobilisations			
Terrace— Kitimat.....	11,500,000	11,500,000	10,920,000	75,000	75,000
Hillsport— Manitouwadge.....	4,312,500	4,312,500	2,594,000	78,000	78,000
Beattyville— Chibougamau— Saint-Félicien.....	35,000,000	34,930,000	30,417,000	4,513,000	4,433,000
Bartibog— Heath Steele Mines.....	2,800,000	2,800,000	2,422,000	35,000	35,000
Sipiwesk— Thompson.....	4,500,000	4,500,000	4,005,000	495,000	495,000
Optic Lake— Chisel Lake.....	10,165,000	10,165,000	1,414,000	8,751,000	6,000,000
	<u>68,277,500</u>	<u>68,207,500</u>	<u>51,772,000</u>	<u>13,947,000</u>	<u>11,116,000</u>
Moins—Subvention à la ligne Beat- tyville—Chibougamau—Saint- Félicien.....	7,300,000	7,300,000	6,325,000	975,000	975,000
	<u>60,977,500</u>	<u>60,907,500</u>	<u>45,447,000</u>	<u>12,972,000</u>	<u>10,141,000</u>



CHEMINS DE FER NATIONAUX  
BUDGET D'ÉTABLISSEMENT—ANNÉE 1959  
HÔTELS

	Sommes requises pour parachever les travaux approuvés		Total	Dépenses en 1959
	Projets de 1959	au cours des années précédentes		
	\$	\$	\$	\$
"Nova Scotian" Halifax (N.-É.).....	368,000	3,792,000	4,160,000	2,585,000
"Château Laurier" Ottawa (Ont.).....	176,000	46,300	222,300	222,300
"Fort Garry" Winnipeg (Man.).....	82,600	155,300	237,900	237,900
"Bessborough" Saskatoon (Sask.).....	73,050	17,450	90,500	90,500
"Jasper Park Lodge" Jasper (Alb.).....	80,000	75,000	155,000	155,000
Autres hôtels.....	65,000	—	65,000	65,000
	<u>844,650</u>	<u>4,086,050</u>	<u>4,930,700</u>	<u>3,355,700</u>
"Reine-Élisabeth" Montréal (P.Q.).....	—	212,000	212,000	212,000
	<u>844,650</u>	<u>4,298,050</u>	<u>5,142,700</u>	<u>3,567,700</u>



CHEMINS DE FER NATIONAUX  
BUDGET D'ÉTABLISSEMENT—ANNÉE 1959  
MATÉRIEL

	Projets de 1959	Sommes requises pour compléter les projets autorisés au cours des années antérieures	Total	Dépenses en- visagées pour 1959
	\$	\$	\$	\$
<b>NOUVEAU</b>				
Autorisation est demandée de financer l'achat du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement et (ou) l'achat ont été autorisés en vertu des lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années antérieures.....	—	86,873,200	86,873,200	80,753,200
284 locomotives				
20 générateurs de vapeur				
28 wagons à voyageurs				
1,492 wagons à marchandises				
13 unités de matériel de service				
1,837				
Autorisation est demandée de commander du matériel au coût estimatif de \$55,308,000, dont \$758,000 seront requis pour financer les livraisons attendues en 1959.....	55,308,000	—	55,308,000	758,000
265 locomotives				
100 wagons à marchandises				
8 unités de matériel de service				
373				
Pour l'acquisition de matériel spécial d'expérimentation et de nouveaux types de matériel devant être mis à l'essai.....	—	1,000,000	1,000,000	1,000,000
(approx.)	55,308,000	87,873,200	143,181,200	82,511,200
				82,511,000
<b>ADDITIONS, TRANSFORMATIONS ET VÉHICULES ROUTIERS.....</b>	<b>4,180,400</b>	<b>2,094,900</b>	<b>6,275,300</b>	<b>5,969,000</b>
<b>TOTAL—MATÉRIEL.....</b>	<b>59,488,400</b>	<b>89,968,100</b>	<b>149,456,500</b>	<b>88,480,000</b>

## NOTA:

Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût total ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.



CHEMINS DE FER NATIONAUX  
BUDGET D'ÉTABLISSEMENT—ANNÉE 1959  
PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES

	Budget de 1959:
<i>Toronto Terminals Railway Company</i>	
Besoins estimatifs: \$560,000	
Contribution du National-Canadien—50 p. 100.....	280,000
<i>Northern Alberta Railways</i>	
Besoins estimatifs: \$3,670,000	
Contribution du National-Canadien—50 p. 100.....	1,835,000
<i>Chicago and Western Indiana Railroad</i>	
Avances en vertu des ententes du 31 mars 1926 et du 1 <sup>er</sup> mai 1952.....	300,000
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad Company</i>	
Achat de capital social.....	1,000
<i>Canadian National Transportation, Limited</i> .....	15,000,000
TOTAL—NATIONAL-CANADIEN.....	<u>17,416,000</u>
<i>Air-Canada—Sommes requises</i>	
Avances à l'égard d'immobilisations (1959 seulement).....	<u>57,000,000</u>



## CHEMINS DE FER NATIONAUX

RACHAT D'OBLIGATIONS À L'ÉGARD DES IMMOBILISATIONS, Y COMPRIS  
DES VERSEMENTS SUR LE PRINCIPAL GAGÉ SUR LE MATÉRIEL AU COURS  
DE L'ANNÉE QUI SE TERMINERA LE 31 DÉCEMBRE 1959

Date d'échéance en 1959		Montant
15 janvier	Obligations garanties du National-Canadien, 3%.....	\$35,000,000
15 janvier	Certificats 2¼% du National-Canadien, émission sur le matériel, série "V".....	675,000
15 mars	Certificats 2¼% du National-Canadien, émission sur le matériel, série "U".....	1,100,000
15 juillet	Certificats 2¼% du National-Canadien, émission sur le matériel, série "V".....	675,000
15 septembre	Certificats 2¼% du National-Canadien, émission sur le matériel, série "U".....	1,100,000
		<u>\$38,550,000</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX  
BUDGET D'EXPLOITATION—ANNÉE 1959

	Prévisions pour 1959:	Résultats acquis de 1958:
	(Milliers de dollars)	(Milliers de dollars)
RECETTES D'EXPLOITATION.....	\$756,500	\$704,947
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Entretien:		
Voie ferrée.....	164,600	157,280
Matériel.....	154,000	145,971
Total.....	318,600	303,251
Transport.....	330,400	319,381
	649,000	622,632
Trafic.....	14,800	14,774
Opérations diverses du chemin de fer.....	6,000	5,936
Généralités.....	58,900	56,679
	728,700	700,021
RECETTES NETTES D'EXPLOITATION.....	27,800	4,926
IMPÔTS ET LOYERS.....	19,800	19,190
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	8,000	(14,264)
AUTRES REVENUS.....	11,400	9,311
Disponibilités pour le paiement des charges fixes.....	19,400	(4,953)
CHARGES FIXES.....	53,800	46,638
<i>Déficit</i> .....	<u>\$34,400</u>	<u>\$51,591</u>



Le PRÉSIDENT: J'espère, messieurs, que vous ne croirez pas que vous pourrez bénéficier d'une plus grande liberté d'action qu'hier, parce que nous nous réunissons dans une plus grande salle ce matin. J'invite maintenant le président du National-Canadien à prendre la parole.

M. DONALD GORDON (*Président du National-Canadien*): Vous me permettez, messieurs, de faire une brève déclaration en guise d'introduction. J'aimerais à vous rappeler que j'ai déclaré devant le Comité, l'an dernier, que nous en étions rendus à peu près à mi-chemin dans le programme d'immobilisations particulièrement importantes que nous avons lancé en 1950. Ce programme a été mis sur pied tout d'abord pour procéder aux travaux d'entretien qui s'étaient accumulés en temps de guerre et, en second lieu, pour nous permettre de moderniser l'ensemble de notre entreprise et notre matériel roulant afin que nous soyons en mesure de faire face à la concurrence de plus en plus accentuée. Le budget des immobilisations que nous envisageons pour 1959 s'accorde parfaitement avec le programme que nous avons entrepris. Il vous intéressera peut-être de savoir à ce sujet que nous avons presque exécuté certains des projets les plus importants de notre programme.

Je vous demanderai maintenant de bien vouloir vous reporter au budget de premier établissement et au compte des recettes prévues, qui apparaissent à la première page de ce livre blanc. Comme vous pourrez le constater, nous avons procédé pour ainsi dire de la même manière que dans les années passées pour établir cet aperçu du budget de premier établissement de l'année en cours. Si l'on exclut les sommes requises par la compagnie Air-Canada, qui apparaissent au bas de la feuille, vous verrez, en consultant la colonne intitulée "Projets de 1959", que nous comptons affecter une somme globale de \$200,645,000 à de nouveaux projets au cours de l'année et qu'une somme de \$224,811,000 sera requise pour la continuation de travaux qui ont été approuvés précédemment, comme il apparaît à la colonne suivante sous la rubrique "Parachèvement de travaux approuvés au cours d'années précédentes". Si l'on se reporte maintenant à la colonne où les montants sont totalisés, on s'aperçoit que la compagnie aura besoin de \$425,456,000 pour mener à bien ses divers projets. Ce total est inférieur de 75 millions de dollars au total de l'an passé; cette diminution indique que certains des projets principaux en sont à un stade avancé ou même qu'ils sont en voie de parachèvement.

La colonne de droite, intitulée "Dépenses envisagées pour 1959", intéresse tout particulièrement le ministre des Finances, vu qu'on y donne la proportion du coût global des projets qui devra être financée au cours de 1959. Ce total, comme vous pouvez le constater, s'élève à \$253,900,000, ce qui représente une diminution de \$3,700,000 par rapport à 1958.

Nous devons aussi tenir compte dans notre budget des sommes dont peut avoir besoin Air-Canada. Comme vous pouvez le voir, nous avons indiqué le montant requis par Air-Canada, ce qui porte le total général des immobilisations requises pour le présent exercice à \$310,900,000.

Comme je l'ai déclaré, messieurs, il ne s'agit là que d'un simple aperçu auquel vous pourrez vous reporter pour me poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Que diriez-vous, messieurs, de procéder page par page et de demander au président de nous donner un bref exposé au sujet de chaque page?

M. McPHILLIPS: Si nous procédons page par page, comme vous le proposez, devons-nous attendre que nous ayons terminé l'étude de toutes les pages du rapport avant de poser nos questions, ou est-ce que nous pourrions poser des questions au fur et à mesure?

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez poser vos questions au fur et à mesure. Si vous avez d'autres questions à poser une fois que nous aurons terminé l'examen du livre blanc, je vous donnerai alors toute liberté de les poser.



M. McPHILLIPS: Je le veux bien, pourvu que nous puissions poser aussi des questions à la fin.

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous pourrez poser des questions à la fin, mais je crois que nous pourrions accélérer les choses, en nous concentrant sur chaque page à mesure que nous en entreprenons l'étude.

M. McPHILLIPS: Si je vous ai demandé des éclaircissements à ce sujet, c'est que je voulais poser une question au sujet des sommes requises pour l'exploitation d'Air-Canada, dont il est fait mention à la page 1.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser votre question tout de suite, si vous le voulez, monsieur McPhillips.

M. McPHILLIPS: J'aimerais à savoir, à titre de renseignements, comment il se fait qu'on avance cet argent à la compagnie Air-Canada. Est-ce dû au fait, comme je le suppose, que la compagnie Air-Canada n'est pas assez puissante pour négocier elle-même ses propres emprunts?

M. GORDON: Les immobilisations dont Air-Canada a besoin ne sont pas assez importantes pour lui permettre d'émettre des obligations sur le marché en son nom propre. Nous estimons qu'il est préférable du point de vue financier, et c'est aussi l'avis du gouvernement et de la Banque du Canada, que nous faisons la part des besoins financiers d'Air-Canada dans notre propre budget. Nous jouons le rôle de banquier à l'égard d'Air-Canada, sans que cela nous occasionne de perte. Cette procédure réglementaire n'a que pour objet de nous permettre de prendre les besoins financiers d'Air-Canada à notre propre compte, lorsque nous lançons une série d'obligations sur le marché.

M. McPHILLIPS: Vous pouvez sûrement le faire avec plus de succès qu'Air-Canada ne le pourrait, n'est-ce pas?

M. GORDON: Certes, car, autrement, il lui en coûterait un peu plus pour un emprunt de cette importance. Il appartiendra, il va sans dire, à M. McGregor de vous donner le détail des besoins financiers d'Air-Canada lorsque vous entreprendrez l'étude du budget de cette compagnie.

M. McPHILLIPS: Je voulais tirer cette question au clair. Vous contentez-vous d'exiger un simple reçu d'Air-Canada pour l'argent que vous lui avancez?

M. GORDON: Non, elle nous fait tenir une reconnaissance de dette en bonne et due forme.

M. DRYSDALE: Je voudrais vous poser une question au sujet des données comparatives. J'ai essayé d'établir une comparaison entre les données relatives à 1959 et celles qui s'appliquent à 1958. Je crois qu'elles sont fournies à la page 32 du rapport annuel. Il semble toutefois qu'il ne soit pas possible de faire une comparaison complète. A l'avenir, ne pourriez-vous mentionner dans votre budget les dépenses des années précédentes afin que nous soyons en mesure de constater s'il y a eu diminution ou augmentation? Ne pourriez-vous aussi conserver les mêmes rubriques? Je vois par exemple que sous la rubrique "propriété ferroviaire", dans le budget, on parle de "nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes", tandis qu'il n'est question, à la page 32 du rapport annuel, que de travaux de déviation de lignes s'élevant à \$1,579,423.

M. GORDON: En effet. Dans un cas, il s'agit des prévisions budgétaires, tandis que dans l'autre cas il s'agit des données effectives. Nous prendrons votre suggestion en considération. Croyez-vous qu'il serait plus utile, l'année prochaine, de vous fournir les données relatives à nos dépenses réelles, ou préférez-vous que nous vous fournissions les données qui vous permettront d'établir une comparaison entre les prévisions budgétaires de deux années consécutives?

M. DRYSDALE: Je préférerais qu'on nous fournisse les deux budgets.



M. GORDON: Nous cherchons toujours à présenter un bilan financier qui soit aussi simple que possible. Il nous serait très facile de nous rendre à votre désir. J'ai toutefois les données comparatives que vous cherchez à portée de la main, si vous les voulez.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Drysdale, que vous pourriez tout aussi bien faire ces recherches vous-même et, ainsi, épargner bien des frais à la compagnie.

M. DRYSDALE: Je sais, mais n'empêche que nous pourrions épargner beaucoup de temps, si nous obtenions ces données sur une même feuille.

M. GORDON: J'essaierai l'an prochain, monsieur Drysdale, de vous fournir ces données de la façon que vous le désirez.

M. DRYSDALE: Il est impossible, à l'heure actuelle, de comparer les données statistiques que vous fournissez dans vos rapports annuels, à cause des changements qui ont été opérés dans les rubriques. Si vous pouviez vous en tenir aux mêmes rubriques, cela nous faciliterait les choses.

M. GORDON: C'est là une suggestion constructive et nous ne manquerons certes pas de la prendre en considération.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres propositions à faire ou d'autres questions à poser? Sinon nous passerons à la page 2 et nous demanderons au président de nous donner des éclaircissements au sujet des données qui apparaissent à cette page.

M. GORDON: Je vais procéder page par page, afin que vous puissiez avoir une meilleure idée de ce que représentent les données que vous avez sous les yeux.

Nous avons à la page 2 un relevé des autorisations financières requises relativement au budget de premier établissement. On y indique un montant de \$310,900,000. Je vous dirai tout d'abord ce que représente ce montant. Le montant de \$253,900,000 tient lieu des dépenses brutes d'établissement du National-Canadien proprement dit, tandis que le montant de \$310,900,000 représente les fonds globaux requis pour financer le budget de l'année en cours. Ces chiffres s'accordent avec le total mentionné à la première page sous le titre "dépenses envisagées pour 1959". Ce montant total est composé des montants qui apparaissent aux différentes rubriques de cet état détaillé. On y voit, par exemple, qu'un montant de \$172,295,000 sera requis pour l'exécution des différents projets mentionnés sous la rubrique "Propriété ferroviaire", et ainsi de suite selon les différentes rubriques. Le détail des crédits requis est donné aux pages suivantes. La rubrique "source des fonds" sert à indiquer d'où provient l'argent dont nous disposons. Pour financer notre budget, nous retranchons un montant de 101 millions de dollars de nos recettes portées au compte de la dépréciation accumulée. Nous nous proposons d'émettre des valeurs pour un montant de \$22,700,000, de contracter un emprunt au montant de \$130,200,000 pour financer notre budget et d'en contracter un autre pour le compte d'Air-Canada.

M. CHEVRIER: Quel est le taux des emprunts de priorité?

M. GORDON: Ce sont des actions qui rapportent 4 p. 100 d'intérêt en vertu de la Loi sur la revision du capital.

M. McPHILLIPS: L'emprunt de 150 millions de dollars qui a été fait par le chemin de fer est-il compris sous cette rubrique ou sous une autre?

M. GORDON: Voici la façon de procéder. Nous commençons par obtenir directement du gouvernement des prêts à courte échéance et, quand le gouvernement estime qu'il est temps que le National-Canadien lance une émission sur le marché, nous empruntons de l'argent en notre nom avec la garantie du gouvernement et nous remboursons les prêts temporaires qui nous ont été consentis par le gouvernement. En d'autres termes, tous nos emprunts au



gouvernement sont des emprunts à courte échéance que nous faisons avec l'intention de lancer une émission d'obligations aussitôt que la chose semblera possible. Vous remarquerez que ce n'est qu'hier que nous avons balancé nos livres avec ce montant de 150 millions. Il s'agit d'un emprunt qui a déjà été fait.

Le résumé que vous avez sous les yeux pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin est le résultat d'un accord en vertu duquel nous avons la permission d'obtenir temporairement de l'argent en vue de financer pendant les six premiers mois de 1960 les entreprises qui auront été commencées en 1959. Sans cette autorisation temporaire, nous devons, en théorie, interrompre toutes les entreprises en immobilisations le 31 décembre pour les continuer seulement quand la nouvelle Loi sur le financement et la garantie aura été adoptée, ordinairement au mois de juin.

Pour savoir quel montant est nécessaire, nous examinons les dates de livraison de l'outillage, nous nous informons des besoins de la compagnie Air-Canada et nous calculons approximativement quelles seront les dépenses d'immobilisations en ce qui concerne la propriété ferroviaire, les hôtels et autres. Le montant qui sera dépensé est égal à une partie de la différence entre les dépenses de \$310,900,000 pour l'année 1959 et le montant global de \$482,500,000 qui sera nécessaire pour terminer les travaux en cours et qui figure à la page 1 du budget.

Cependant, la somme qui a servi à financer chacune des entreprises en particulier doit figurer séparément dans le budget de 1960. Il y a 32 millions de dollars pour les locomotives, 5 millions pour 19 wagons à voyageurs et 50 millions pour les voies, les lignes secondaires et autres dépenses. Ces montants constituent un total de 87 millions de dollars et, si on ajoute le montant de 43 millions de dollars pour les besoins d'Air-Canada, on arrive à la somme de 130 millions de dollars.

De plus, vous remarquerez le montant de 81 millions de dollars qui figure au bas de la page. Il s'agit de l'autorisation d'engager une somme de 81 millions de dollars en vue de nous permettre de conclure des contrats ou de prendre des engagements relatifs à certains postes du budget à n'importe quelle date entre le 1<sup>er</sup> janvier 1959 et le 1<sup>er</sup> juillet 1960.

Par exemple, dans le budget de 1959, nous demandons l'autorisation de commander 265 diesels qui ne seront pas livrés ou financés avant 1960. Cette clause d'engagement nous permet de différer cette commande jusqu'en 1960 si nous le désirons.

C'est pourquoi le montant de 81 millions représente aussi une partie de la différence entre la somme des dépenses de 1959 et le montant total nécessaire pour terminer les entreprises en cours.

Le dernier paragraphe intitulé "Autorisations actuelles en fait de financement" ne fait qu'énoncer de nouveau l'autorisation temporaire que nous avons reçue en vertu de la Loi de 1958 sur le financement et la garantie pour les six premiers mois de 1959. Comme j'ai essayé de vous l'expliquer, l'an prochain, ce paragraphe se rapportera au montant de 130 millions de dollars pour lequel nous demandons une autorisation temporaire, au milieu de la page.

En réalité, cette page tente de résumer les dispositions d'ordre technique qui doivent figurer dans la Loi sur le financement et la garantie qui doit être adoptée par la Chambre au cours du mois prochain et elle est destinée à demander l'autorisation de faire les différentes dépenses.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser ou des propositions à faire au sujet de la page 2?

M. CARTER: Quelle partie du montant de 101 millions de dollars pour l'amortissement sert réellement à l'amortissement? Ce montant provient des recettes de l'an dernier, n'est-ce pas?



M. GORDON: Non, c'est le montant de l'amortissement que nous avons calculé d'après les recettes de 1959. Il s'agit d'une dépréciation fixe basée sur la durée des différentes pièces du matériel.

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

M. CATHERS: Le montant estimatif du déficit qui était de 51 millions de dollars l'an dernier comprenait-il la dépréciation?

M. GORDON: Oui.

M. CATHERS: Quel était le montant approximatif de la dépréciation?

M. GORDON: Pour 1958?

M. CATHERS: Oui.

M. GORDON: Il était de 118 millions de dollars. Les comptes donnent toujours ces chiffres à une décimale près, moi je vous donne les chiffres ronds.

M. CATHERS: Alors si on ne compte pas la dépréciation, la compagnie aurait fait un profit de 60 millions de dollars puisque, en tenant compte de la dépréciation, elle accuse un déficit de 51 millions?

M. GORDON: Je fais erreur, je n'ai pas donné le bon montant pour la dépréciation. Le montant réel de la dépréciation est de 72 millions de dollars. La différence entre ce montant et la somme de 118 millions représente une diminution du fonds de roulement. Si le montant de la dépréciation est de 72 millions, le déficit sera d'environ 20 millions de dollars.

M. CHEVRIER: Est-ce que cette autorisation pour financer l'exploitation des chemins de fer du National-Canadien fait partie de la Loi sur l'administration financière?

M. GORDON: Oui, vous trouverez ces chiffres dans la Loi sur le financement et la garantie.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas parler de la Loi sur le financement et la garantie qui sera adoptée après que le rapport aura été présenté à la Chambre. Je veux parler d'une loi plus générale, la Loi sur l'administration financière dont les différents articles portent sur le financement de certaines compagnies de la Couronne. Est-ce que cette loi mentionne l'autorisation de financer le National-Canadien par opposition à cette loi que nous adopterons plus tard au cours de la session?

M. GORDON: Non, je ne crois pas qu'elle la mentionne. Il peut y avoir une autorisation générale mais l'autorisation particulière que nous possédons nous vient de la Loi sur le financement et la garantie.

M. CHEVRIER: Voici le point qui me préoccupe. Quand le montant autorisé par la loi que le Parlement adoptera bientôt n'est pas suffisant, comment procédez-vous?

M. GORDON: Il faut qu'il soit suffisant.

M. CHEVRIER: En 1958, par exemple, le montant autorisé a été de 134 millions de dollars dont 100 millions pour le National-Canadien et 34 millions pour Air-Canada. Supposons que vous eussiez dépassé ce montant?

M. GORDON: Ne pouvant pas le dépasser, nous devrions suspendre nos travaux, quels qu'ils soient. Nous ne pouvons pas dépasser le montant des achats ou n'importe quel montant qui a été autorisé.

M. CHEVRIER: Il doit certainement y avoir un autre moyen. Si vous n'avez pas assez de fonds, vous devez avoir le pouvoir d'emprunter ou de prendre un autre moyen pour ne pas suspendre les travaux et je croyais que ces moyens étaient mentionnés dans la Loi sur l'administration financière.

M. GORDON: Non. Ce que nous avons fait, et c'est peut-être ce à quoi vous pensez, nous avons demandé quelquefois au gouvernement la permission d'inclure dans un budget à venir des crédits concernant certains projets que



nous avons en tête et, à partir de ce moment, nous pouvions placer des commandes en supposant que ces dépenses auraient l'approbation du gouvernement lors de l'adoption de la prochaine Loi sur le financement et la garantie. Nous agissons de cette façon parce que le gouvernement nous dit: "Allez de l'avant dans une certaine entreprise et comptez sur notre appui quand le projet nous sera présenté." Cependant, il nous faut une permission précise pour effectuer tout paiement.

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

(La page 2 est approuvée.)

Le PRÉSIDENT: A la page suivante, nous trouvons simplement un tableau sur les projets d'immobilisations relatifs à la propriété ferroviaire.

M. GORDON: Ce tableau expose les dépenses faites en vue de terminer différents travaux dans chaque région. Le total des dépenses est donné au bas du tableau vis-à-vis la rubrique "Total-Propriété ferroviaire" qui donne le grand total. La dernière ligne donne le montant d'argent que nous nous attendons de dépenser au cours de 1959 et nous avons divisé ce montant pour donner le total des dépenses pour les entreprises en cours. Cette page présente le résumé des travaux réels que nous avons l'intention de faire.

Dans le passé, on avait cru que ce genre de présentation vous permettait de comprendre suffisamment les grandes lignes des dépenses du chemin de fer mais, si vous désirez obtenir plus de renseignements, c'est le moment de les demander.

M. FRASER: J'aimerais savoir si le montant de \$1,349,000 qui se trouve dans la colonne *Grand Trunk Western* comprend la gare Dearborn à Chicago?

M. GORDON: Non, monsieur Fraser. Je vous dirai dans un instant quelles sont les dépenses qui entrent dans ce montant de \$1,349,000.

La principale dépense de cette rubrique est la conversion des usines de locomotives en vue de l'entretien des locomotives diesel à Battle Creek (Michigan) qui s'élève à \$1,180,000.

M. FRASER: Merci.

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

M. CHEVRIER: Vous ne séparez pas les lignes des États-Unis des lignes du Canada?

M. GORDON: Oui. Vous voyez ici les chemins de fer *Grand Trunk Western* et *Central Vermont* dans deux colonnes distinctes. Vous parlez de la ligne de la Nouvelle-Angleterre qui se rend jusqu'à Portland?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Elle est considérée comme une division de la région centrale. En ce qui concerne le *Grand Trunk Western* et le *Central Vermont*, nous les considérons comme des compagnies séparées tandis que la ligne de la Nouvelle-Angleterre fait partie des lignes canadiennes.

M. FRASER: Au sujet de la gare Dearborn à Chicago, j'ai remarqué la dernière fois que j'y suis allé que les lignes canadiennes sont très peu annoncées. Je veux dire qu'il y a très peu d'annonces sur les murs.

M. GORDON: Maintenant que vous le mentionnez, j'admets qu'elles ne sont pas beaucoup en évidence.

M. FRASER: Le *Santa Fe* a des annonces mais le *Grand Trunk Western* et le National-Canadien n'en ont pas. Je ne suis pas le seul à avoir remarqué la chose, les Américains la remarquent aussi.

M. GORDON: Je prends note de cette remarque et je la soumettrai au service des relations extérieures qui verra ce qu'il peut faire.



M. McPHILLIPS: Sous la rubrique "Grands Centres ferroviaires", pour la région de l'Ouest, il y a un montant de 23 millions de dollars. A quel endroit cet argent a surtout été dépensé?

M. GORDON: A Winnipeg.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, me serait-il permis de faire encore la même proposition? Je remarque que, dans la région de l'Atlantique, il y a une diminution de presque 10 millions de dollars. Il me semble que les choses nous seraient facilitées si nous pouvions faire des comparaisons avec les années précédentes.

M. GORDON: Avez-vous dit une diminution de 10 millions? Je crois que vous interprétez mal les chiffres.

M. DRYSDALE: Excusez-moi.

M. GORDON: La somme de \$27,169,000 constitue le coût global des projets qui sont en cours à l'heure actuelle. Le montant de \$17,600,000 représente ce que nous nous attendons de dépenser et, réellement, si nous comparons cela au montant de l'an dernier, il est plus élevé. Le montant global de l'an dernier était, je crois, de \$26,733,000 par comparaison à celui de \$27,169,000.

La seule difficulté qu'il y aurait à faire les comparaisons que vous avez proposées c'est que nous aurions des tableaux extrêmement compliqués. Cependant, en regardant le tableau, il me vient à l'idée que nous pourrions faire imprimer les chiffres de l'an dernier en rouge ou quelque chose de ce genre. Nous ferons des essais.

M. CREAGHAN: Pourquoi la ligne de chemin de fer de Terre-Neuve ne fait-elle pas partie de la région de l'Atlantique?

M. GORDON: Parce que c'est généralement plus commode. L'exploitation de cette ligne est différente car elle est à voie étroite et il est nécessaire d'avoir un personnel spécialisé pour ce genre d'exploitation. Nous avons un directeur et un surintendant général qui ont charge du district de Terre-Neuve et nous trouvons plus commode au point de vue administratif d'en faire un district séparé.

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

M. CARTER: J'aurais une question qui se rapporte à la page précédente. La compagnie se propose-t-elle de placer le district de Terre-Neuve dans la région de l'Atlantique un jour?

M. GORDON: Il fait partie de la région de l'Atlantique à l'heure actuelle, seulement nous l'appelons le district de Terre-Neuve.

M. CARTER: Cependant la comptabilité pour ce district est une comptabilité séparée.

M. GORDON: Nous employons une comptabilité séparée quand il s'agit du capital d'immobilisations car le matériel et l'administration pour la province de Terre-Neuve sont différents des autres.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser ou d'autres propositions à faire?

(Le tableau est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Nous passons à la page 4, "Construction d'embranchements".

M. GORDON: Je crois que ce tableau ne demande pas beaucoup d'explications. C'est simplement un exposé des dépenses estimatives qui ont été faites jusqu'à présent et des sommes qui seront nécessaires pour terminer le travail sur les différentes lignes.

M. CHEVRIER: Pourquoi y a-t-il encore une somme de \$75,000 qui sera dépensée pour la ligne Terrace-Kitimat, même si les dépenses pour cette ligne sont autorisées depuis sept ans?



M. GORDON: C'est un montant qui servira à terminer certains petits travaux comme l'ébranchage le long de la voie et l'élargissement de l'emprise à certains endroits maintenant que la ligne est réellement en usage.

M. CHEVRIER: Cette explication s'applique-t-elle aussi à la ligne Manitowadge?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pour le montant de 4 millions de dollars.

M. CHEVRIER: Non, le montant est de \$78,000.

M. GORDON: Pour la ligne Chibougamau-Saint-Félicien, nous avons dépensé \$30,417,000 sur un total de 35 millions de dollars. Il nous reste donc \$4,513,000 que nous nous attendons de dépenser en 1959. Nous affecterons une somme de \$4,433,000 pour terminer pratiquement la ligne et il restera la somme de \$80,000 pour faire les petits travaux de finition.

M. CHEVRIER: Cette somme comprend-elle la subvention?

M. GORDON: Cela comprend la subvention. Vous remarquez que la subvention est soustraite du montant total à la dernière ligne.

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

M. CHEVRIER: Oui. Pourrais-je en poser une autre, monsieur le président? Je ne vois rien pour le chemin de fer de Pine Point dans ce budget des immobilisations. Cela veut-il dire que le budget de 1959 ne prévoit aucune dépense pour cette ligne en 1959?

M. GORDON: Cela veut dire que le National-Canadien ne pense pas dépenser d'argent pour la construction d'une ligne à Pine Point en 1959.

Le PRÉSIDENT: Cette réponse vous donne-t-elle satisfaction, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être poser une autre question au ministre. D'après cette réponse, ne peut-on pas conclure qu'aucun travail ne sera accompli sur le chemin de fer de Pine Point jusqu'à ce que le prochain rapport du National-Canadien soit étudié par ce Comité, en 1960?

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Non, ce n'est pas exact.

M. CHEVRIER: Pourquoi pas?

M. HEES: Comme M. Gordon l'a expliqué, si de temps à autre, il est nécessaire de faire certaines dépenses spéciales, le gouvernement donne au chemin de fer l'assurance que ces dépenses seront approuvées et le National-Canadien peut aller de l'avant. Nous avons procédé de cette façon à plusieurs occasions.

M. CATHERS: Je crois que vous devriez tous deux siéger du même côté.

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être régulier de poser cette question à la Chambre.

M. GORDON: Je répéterai exactement ce que j'ai déjà dit. Je rappelle au ministre qu'il serait tout à fait possible d'adopter une loi au sujet des embranchements. Toute autorisation peut être incluse dans la loi.

M. CHEVRIER: Je crois comprendre que la disposition législative au sujet de l'embranchement ne sera pas adoptée avant 1960.

Le PRÉSIDENT: Cette question est un peu irrégulière ici. Elle devrait être posée en Chambre.

M. CHEVRIER: Pourquoi pas?

M. HEES: Monsieur Chevrier, si on considère qu'il est nécessaire et désirable d'effectuer certains travaux préliminaires, nous pouvons certainement donner par lettre l'autorisation au National-Canadien d'aller de l'avant.

M. CHEVRIER: Est-ce une nouvelle façon d'aller de l'avant?

M. HEES: Non, comme vous le savez, on a déjà eu recours à ce moyen.



M. CHEVRIER: Je n'ai jamais entendu parler de lettres de ce genre.

M. HEES: Il se peut que le nouveau gouvernement soit plus à la mode que l'ancien.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions ou d'autres propositions?

M. FRASER: Au sujet des embranchements du lac Optic et du lac Chisel, M. Gordon peut-il nous dire s'il y a du travail d'exploitation minière qui se poursuit à ces endroits et s'il y aura du minerai à transporter?

M. GORDON: Ces lignes sont construites avec la garantie qu'il y aura du minerai à transporter. La durée de la construction a été calculée de sorte que nous nous attendons à commencer le transport aussitôt que la ligne sera terminée.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. CREAGHAN: Le Conseil du Trésor a-t-il pris connaissance de ce budget et l'a-t-il étudié?

M. GORDON: Évidemment. Je croyais que tout le monde savait que ce budget est approuvé par un décret du conseil avant d'être présenté au Comité.

M. CREAGHAN: Cette approbation a-t-elle été obtenue au cours des deux dernières semaines?

M. GORDON: Il doit avoir été déposé il y a deux semaines, il me semble.

M. CHEVRIER: Le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* a été déposé il y a deux semaines.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

(Le budget sur les embranchements est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Nous passons à la page 5 "Budget d'établissement—Hôtels". Je suppose que cette page n'exige pas d'explications, elle non plus. Pour commencer, avez-vous des questions à poser au sujet de l'hôtel Nova Scotian?

M. FRASER: Le président pourrait-il nous dire à quoi servira exactement le montant destiné au Château Laurier?

M. GORDON: Au Château Laurier?

M. FRASER: Oui, le montant de \$176,000.

M. GORDON: Ce montant servira à l'installation de radios et de téléviseurs dans les Chambres du Château Laurier.

M. FRASER: Cette amélioration devrait augmenter les recettes de l'hôtel non en raison de l'augmentation des taux mais en raison de l'augmentation du nombre des voyageurs?

M. GORDON: Je ne peux pas promettre que les taux ne seront pas augmentés. En réalité, si nous devons accorder les augmentations de salaire qui nous ont été demandées, il nous faudra certainement penser à augmenter les taux mais cette hausse ne sera pas nécessairement attribuable à l'installation des téléviseurs.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du Château Laurier? Au sujet de l'hôtel Fort Garry, de l'hôtel Bessborough à Saskatoon?

M. BROOME: Nous en avons parlé hier.

Le PRÉSIDENT: Au sujet de Jasper Park Lodge?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'aimerais savoir à quoi serviront les \$155,000 qui seront dépensés à Jasper Park Lodge?

M. GORDON: Il y a un montant de \$80,000 qui servira à l'installation d'un "cocktail lounge" et à l'aménagement de dix nouvelles chambres dans la partie qui n'est pas terminée, au deuxième étage du bâtiment central. Ceux qui sont déjà allés à Jasper se souviendront qu'il y a un escalier qui conduit à la partie inachevée de l'hôtel et c'est dans cette partie que nous avons décidé d'aménager dix chambres.



M. HORNER (*Jasper-Edson*): Installerez-vous un ascenseur?

M. GORDON: Il y a un petit ascenseur de service mais les clients qui le désirent peuvent l'utiliser.

M. PASCOE: Monsieur le président, pourrions-nous avoir des explications au sujet de l'hôtel Bessborough?

M. GORDON: Une somme totale de \$90,500 est inscrite pour cet hôtel. Sur ce montant, \$22,500 serviront à l'installation d'un épurateur d'eau et d'un appareil destiné à diviser le courant qui alimente l'hôtel en eau et un montant de \$68,000 servira à remplacer les meubles et accessoires du troisième et du quatrième étage.

M. DRYSDALE: L'hôtel Vancouver n'est pas mentionné dans cette liste?

M. GORDON: Cet hôtel serait mentionné si nous avions l'intention d'y faire des dépenses en immobilisations mais nous n'avons pas l'intention d'en faire.

M. McPHILLIPS: Pourquoi les meubles sont-ils usés au troisième étage du Bessborough? Est-ce la faute des étudiants de l'université? Les meubles de cet étage sont-ils en un état pire que dans toute autre partie de l'hôtel?

M. GORDON: Puis-je demander à M. Sommerville de répondre à cette question, monsieur le président?

M. CATHERS: Peut-être que c'est la faute des députés.

M. R. SOMMERVILLE (*directeur général des hôtels du National-Canadien*): C'est le début d'un programme de rénovation.

M. GORDON: Les meubles ne sont pas plus usés au troisième et au quatrième étage mais c'est une partie du programme que nous entreprenons cette année.

M. SOMMERVILLE: En effet.

M. FRASER: J'aimerais demander au président s'il ne trouve pas que les taux de nos hôtels ici sont réellement aussi élevés ou plus élevés que les taux des hôtels de New-York?

M. GORDON: A Ottawa?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: J'en doute, mais je n'ai pas de chiffres ici pour me permettre de faire des comparaisons.

M. FRASER: Pour le même genre de chambre?

M. GORDON: C'est peut-être encore une affaire d'opinion, mais nous surveillons attentivement nos taux et nous estimons qu'ils sont concurrentiels.

M. FISHER: Monsieur le président, je me demande si cette question est à propos. Il semble que M. Fraser est un client de ces hôtels et c'est pourquoi il est intéressé à poser cette question.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Fisher, que vous prêtez des intentions à M. Fraser.

M. CARTER: Au sujet du Nova Scotian, il semble que vous ne terminerez pas les travaux cette année à cet hôtel?

M. GORDON: Non. Nous effectuerons des travaux pour une valeur de \$2,585,000 sur une somme totale de \$4,160,000. En d'autres termes, l'hôtel ne sera pas terminé cette année.

M. CARTER: Y a-t-il une date fixée pour la fin des travaux?

M. GORDON: Oui mais nous avons été retardés il y a environ trois mois parce que nous avons manqué d'acier mais nous espérons le terminer au cours de 1960.

M. CHOWN: Pour le compte rendu, monsieur le président, n'y a-t-il pas des plans qui sont à l'étude en vue d'agrandir l'hôtel Fort Garry à Winnipeg?



M. GORDON: Oui. Nous n'avons pas encore pris de décision au sujet de l'hôtel Fort Garry, mais nous sommes à étudier attentivement la possibilité de l'agrandir. Il nous faut considérer le projet à deux points de vue. D'abord, au point de vue architectural, il est très difficile de trouver comment l'hôtel devrait être agrandi. De plus, il faut considérer le point de vue économique et voir si l'agrandissement peut se justifier par l'augmentation approximative du nombre de clients qui s'ensuivra.

M. CHOWN: Je m'excuse de revenir sur ce sujet mais auriez-vous la bonté de nous dire brièvement si le montant de \$155,300 qui a été autorisé pour terminer des entreprises sera dépensé pendant l'année en cours?

M. GORDON: Où se trouve ce chiffre?

M. CHOWN: Pour l'hôtel Fort Garry.

M. GORDON: La somme totale de \$237,900 a été dépensée depuis deux ans environ. Sur cette somme, un montant de \$17,300 a été affecté à la protection contre les incendies; un montant de \$158,000 a servi à la construction d'un nouveau caféteria; une somme de \$24,800 a été dépensée pour l'installation d'une nouvelle sous-centrale électrique et d'un nouvel appareil de distribution et enfin, un montant de \$37,800 a été consacré à l'achat d'une nouvelle repasseuse à huit cylindres et d'un capot.

M. CHOWN: Je n'ai pas compris en quoi consiste la dernière dépense.

M. GORDON: Il s'agit d'un accessoire de buanderie, une repasseuse à huit cylindres de \$37,800.

M. BROOME: Monsieur Gordon, au cours de ces années passées à diriger une compagnie qui exploite des chemins de fer et des hôtels, n'avez-vous jamais pensé à abandonner l'exploitation des hôtels?

M. GORDON: J'ai dit hier que nous n'y pensions plus mais que nous avons, il y a quelques années, abandonné les hôtels moins importants qui ne sont pas à la hauteur de la chaîne d'hôtels que nous possédons actuellement. A l'heure actuelle, nous ne pensons plus à rayer des hôtels de notre liste.

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

M. FISHER: Monsieur le président, serait-il possible de remettre au secrétaire du Comité les renseignements au sujet des dépenses en immobilisations qui seront faites pour le Château Laurier afin que ces renseignements figurent dans le compte rendu?

M. GORDON: Je peux vous les donner dans un instant.

Le PRÉSIDENT: Ces renseignements figurent déjà dans le compte rendu.

M. GORDON: En effet. Cette dépense de \$176,000 consiste en grande partie à installer des radios et des téléviseurs.

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

Passons à la page 6, budget des immobilisations en ce qui concerne le matériel. Y a-t-il des points qui ne sont pas clairs dans cette page?

M. DRYSDALE: Au bas de la page on lit: "Additions, transformations et véhicules routiers". Que sont au juste les véhicules routiers?

M. GORDON: Il s'agit des automobiles et autres véhicules dont nous nous servons sur les routes. Ces véhicules servent par exemple à faire du travail d'enquête, du travail de sollicitation et à transporter les équipes préposées à la construction.

M. DRYSDALE: Il ne s'agit pas de transport?

M. GORDON: Non, il ne s'agit pas de transport par camion. Cette question est traitée à la page suivante.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur la page six?

La page six est approuvée.



Passons à la page sept.

M. CHEVRIER: Pour faire suite à la dernière question, le montant de 15 millions de dollars est-il destiné à l'achat de camions?

M. GORDON: Nous avons placé cette somme dans le budget en prévision de la possibilité d'acquérir des compagnies de camionnage et de réaliser les plans dont j'ai parlé ces deux derniers jours. Ce n'est qu'une permission que nous demandons, nous n'avons pas encore affecté ce montant à une fin particulière.

M. DRYSDALE: Quand la *Canadian National Transportation Limited* a-t-elle été formée?

M. GORDON: Oh, il y a longtemps. Elle existe depuis 1927 environ.

M. DRYSDALE: Cette compagnie a-t-elle un actif?

M. GORDON: Oui.

M. DRYSDALE: Quel est cet actif?

M. GORDON: Dans le passé, il se composait en grande partie d'éléments qui se rapportaient à l'exploitation du chemin de fer. Ainsi, à l'heure actuelle, des autobus du National-Canadien sont exploités par cette compagnie. Si nous pouvons donner assez d'expansion au transport par camion, nous avons l'intention de concentrer cette organisation dans cette compagnie.

M. FISHER: Quel est l'avantage d'acquérir des exploitations existantes plutôt que de créer de toutes pièces une entreprise nouvelle?

M. GORDON: Il y a plusieurs avantages mais il y en a deux surtout qui sont importants. Le premier avantage concerne le point de vue organisation. Nous aurons besoin d'un personnel expérimenté car le camionnage est un commerce très spécial. Les employés de chemin de fer ne savent pas nécessairement comment faire fonctionner un service de camionnage de sorte que pour nous il est très important d'avoir une bonne organisation. En deuxième lieu, il y a la question des concessions. Si nous commençons cette exploitation nous-mêmes, nous aurons de la difficulté à obtenir des concessions pour certaines routes concurrentielles car ces concessions sont protégées par les gouvernements. Nous croyons donc qu'il sera plus facile de répondre aux exigences de la loi dans la plupart des cas en passant par une compagnie déjà existante plutôt qu'en formant une nouvelle compagnie.

M. FISHER: Cela signifie que le genre d'exploitations que vous pourrez acheter est plutôt limité si vous voulez atteindre le but que vous vous proposez?

M. GORDON: C'est là notre difficulté et c'est une des raisons pour laquelle nous devons procéder avec prudence car nous ne voulons pas acheter seulement pour le plaisir de la chose. Il nous faut acheter quelque chose qui nous convienne. Pour commencer, nous essayons d'acheter la charpente d'un organisme.

M. FISHER: Votre méthode d'acquisition consiste-t-elle, s'il s'agit de compagnies dont les actions sont en vente sur le marché, à acheter suffisamment de ces actions pour obtenir la maîtrise de la compagnie?

M. GORDON: Nos méthodes ne sont pas toujours les mêmes, mais nous ne procéderons pas de cette façon.

M. FISHER: Cette méthode a déjà été employée dans un cas au Canada, n'est-ce pas?

M. GORDON: A ma connaissance, nous n'avons jamais acheté d'actions sur le marché public. Ordinairement, il s'agit d'un marché conclu.

M. FISHER: Mais si les actions sont en vente...



M. GORDON: Alors, on peut les acheter. Aucune société, que je sache, n'a été acquise par nous au moyen d'action qui sont en vente sur le marché public.

M. FISHER: Peut-être le nom est-il mal employé, mais sur la côte du Pacifique, nous entendons l'expression *Canadian National Steamships*. S'agit-il du nom d'une compagnie? Par exemple, les annonces au sujet du *Prince George* portent au bas l'inscription "*Canadian National Steamships*". C'est peut-être parce que c'est une expression commode.

M. GORDON: A la page 34 du rapport annuel, vous trouverez au numéro neuf le nom de la *Canadian National Steamships Company Limited* et c'est cette compagnie qui exploite le *Prince George*. Auparavant, nous exploitions d'autres navires importants sur la côte du Pacifique mais ils ne sont plus en service. Nous avons bien une compagnie de ce nom.

M. McPHILLIPS: Je remarque qu'il n'y a pas d'avances de fonds qui sont faites à cette compagnie.

M. GORDON: Non, pas d'avances pour fins d'immobilisations. Nous sommes à parler des immobilisations et non de l'entretien.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Puis-je demander à M. Gordon quand lui et M. Crump examineront la situation du chemin de fer *Northern Alberta* et quand nous pourrons nous attendre que des mesures soient prises à cet égard?

M. GORDON: L'examen est en cours à l'heure actuelle. Nous avons un comité spécial qui étudie l'exploitation de ce chemin de fer afin de voir s'il n'est pas possible de trouver quelques moyens de l'améliorer. C'est une affaire en cours et si je peux retourner à mon bureau je pourrai m'en occuper.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur la page sept?

(La page sept est approuvée.)

Page huit, rachat d'obligations à l'égard des immobilisations, y compris des versements sur le capital gagé sur le matériel au cours de l'année qui se terminera le 31 décembre 1959.

M. GORDON: Il s'agit de paiements qui sont échus et que nous devons effectuer.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

La page huit est approuvée.

Page neuf, budget d'exploitation.

M. GORDON: J'aimerais faire un court exposé au sujet de cette page.

Le budget d'exploitation du National-Canadien est préparé avec soin et tient compte des derniers renseignements au sujet des tendances actuelles et futures du trafic. Cependant, les chiffres en cause sont si considérables et la marge d'exploitation est si étroite qu'une simple petite variation dans le pourcentage des recettes ou des dépenses peut amener une variation considérable du résultat net prévu.

Tout en faisant de notre mieux, nous ne pouvons donner que des chiffres estimatifs car il est difficile de faire des prédictions précises avec des chiffres de cette importance.

Au cours de la dernière moitié de 1958, la tendance à la baisse qui se faisait sentir depuis quelque temps dans le trafic s'est arrêtée et une amélioration très faible s'est manifestée. Lors de la préparation de notre budget, nous avons supposé que cette amélioration continuera au cours de 1959. Nous nous attendons que les recettes se totalisent à \$756,500,000, soit une augmentation de \$51,600,000 par rapport à 1958. Cependant, il n'y a qu'un montant de 20 millions de dollars qui se rapporte à une augmentation du volume du trafic. Le reste de l'augmentation provient du changement des tarifs.



Les dépenses d'exploitation augmenteront de \$28,700,000 pour s'élever à \$728,700,000. Les hausses de salaires contribuent grandement à cette augmentation. Comme résultat net pour l'année 1959, on s'attend à un déficit de \$34,400,000 et, même si ces chiffres sont loin d'être encourageants, ils représentent une amélioration importante par comparaison avec 1958.

En résumé, on peut dire qu'une amélioration constante de l'efficacité de l'exploitation nous permettra de manipuler un volume accru de marchandises sans augmenter les frais à l'exception des salaires. Les recettes qui proviendront des relèvements de tarifs-marchandises seront entièrement absorbées par les nouveaux taux de salaires. Après cette explication, nous pouvons maintenant examiner les chiffres.

Si vous avez des questions particulières, je serai heureux de vous répondre.

M. BROOME: J'en aurais une à poser. Jusqu'à présent, le budget d'exploitation pour 1959 semble-t-il s'acheminer vers le déficit prévu?

M. GORDON: Les derniers chiffres que nous possédons indiquent que le déficit sera d'à peu près ce montant. Nous essayons de faire des prévisions en nous fondant sur les tendances courantes et la dernière révision des probabilités indique que les montants prévus seront atteints.

M. BROOME: Je parle du déficit. Avez-vous un déficit de 12 millions de dollars à l'heure actuelle?

M. GORDON: Le déficit ne se répartit pas également pour toute l'année. Pour cinq mois, nous nous attendons à une recette totale de \$301,200,000 et ce résultat nous porte à croire que nous atteindrons les montants qui ont été prévus pour l'ensemble de l'année.

M. DRYSDALE: Au sujet des recettes, j'ai remarqué que M. Crump semble redouter la concurrence de la voie maritime dans son rapport annuel. Il dit que presque 38 millions de dollars provenant des revenus du Pacifique-Canadien seront exposés à subir cette concurrence mais que les recettes ne baisseront pas autant que ce montant. J'ai été obligé de le lire attentivement. Je me demande quel volume du trafic du National-Canadien sera exposé à la même concurrence et si vous avez tenu compte de ce facteur dans le calcul anticipé de votre déficit?

M. GORDON: Nous avons essayé d'en tenir compte. Quand on parle du trafic qui peut être touché par la concurrence, on parle d'une de ces choses dont la définition peut varier grandement. Dans notre cas, nous ne pensons pas que le volume du trafic touché par la concurrence en question sera aussi élevé. Nous avons prévu qu'un total de 1,859,000 tonnes peut être touché par la concurrence qu'offre la voie maritime, ce qui abaissera d'environ 18 millions de dollars nos recettes estimatives.

M. DRYSDALE: Prévoyez-vous que l'ouverture de la voie maritime fera baisser vos recettes?

M. GORDON: Oui, nous le croyons à première vue.

M. DRYSDALE: De combien à peu près?

M. GORDON: Du montant que j'ai mentionné plus haut, soit 18 millions de dollars de trafic que nous considérons comme vulnérable. Il se peut que nous perdions ce montant au complet mais nous ne croyons pas qu'il en sera ainsi. Nous ne savons pas, nous devons attendre pour savoir ce que nous devons faire pour concurrencer ce nouveau moyen de transport.

M. DRYSDALE: Vous avez dit hier que nous devons nous intéresser au déficit du National-Canadien et ce matin vous nous apprenez que ce déficit a été calculé d'une façon estimative?

M. GORDON: Oui.



M. DRYSDALE: D'après les calculs que vous avez faits pour trouver le déficit estimatif, quel montant perdrez-vous par suite de l'ouverture de la voie maritime?

M. GORDON: D'après les calculs que nous avons faits et en considérant le volume du trafic qui peut être touché, nous avons estimé ce montant à environ 50 p. 100.

M. DRYSDALE: Environ 9 millions de dollars iraient à la voie maritime?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Pour avoir un tableau plus complet, ne faudrait-il pas aussi prendre en considération l'augmentation probable du trafic qui pourrait bien en résulter?

M. DRYSDALE: A longue échéance.

M. CHEVRIER: Non, dans un court délai et d'une façon immédiate par suite de l'ouverture de la voie maritime.

M. GORDON: Je ne traite pas la question comme il faut. Je recommence encore une fois. Le chiffre de 18 millions de dollars représente le montant qui, d'après nous, peut être affecté directement par la voie maritime. De plus, nous considérons qu'il est possible qu'un autre montant de 12 millions soit aussi touché. Cela ferait un total de 30 millions. En ce qui concerne les 12 millions de dollars, nous croyons que nous avons une assez bonne chance de ne pas en perdre une grande partie si nous essayons de faire concurrence à la voie maritime mais ceci reste à voir.

A l'heure actuelle, nous n'avons pas compté de nouveau trafic car nous croyons que cette augmentation proviendra de l'expansion industrielle et que cette dernière sera attribuable à la mise en valeur de l'énergie. Nous ne nous attendons pas à une augmentation de trafic cette année. Nous croyons qu'elle viendra un jour mais nous n'en tenons pas compte dans le moment. Cela répond-il à votre question, monsieur Drysdale?

M. DRYSDALE: Oui, je vous remercie.

M. FISHER: Plusieurs compagnies de chemin de fer des États-Unis ont déclaré qu'elles vont livrer une lutte serrée à la voie maritime. Un des moyens qu'elles emploieront sera naturellement de réduire les tarifs. Ce facteur entre-t-il en ligne de compte? Par suite de cette lutte serrée, les compagnies soustrairont-elles une partie du trafic au National-Canadien?

M. GORDON: Vous voulez dire les compagnies de chemin de fer des États-Unis?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Nous espérons bien que non et nous ne voyons pas pourquoi les chemins de fer des États-Unis pourraient faire mieux que nous. Notre ligne de conduite consiste à faire une étude très soignée du coût du trafic qui peut être touché par la concurrence de sorte que, si nous nous voyons en danger de le perdre, nous saurons quelles mesures prendre et nous pourrions agir rapidement.

M. FISHER: Mais, New-York et les autres ports de l'Atlantique font concurrence à Montréal en ce qui concerne les expéditions outre-mer.

M. GORDON: En effet.

M. FISHER: Si, comme le prétendent certains présidents des compagnies de chemin de fer des États-Unis, leurs compagnies entendent combattre cette concurrence, on peut en conclure qu'elles constitueront aussi une menace pour votre compagnie?

M. GORDON: Oui, mais je ne crois pas que ce soit probable. Je ne crois pas que ces compagnies nous enlèvent le transport qui nous intéresse. Elles luttent en vue d'obtenir le transport de marchandises des États-Unis.



M. FISHER: J'ai une autre question au sujet de la *Canada Steamships Lines* qui est pour vous à la fois un concurrent et une aide au point de vue transport?

M. GORDON: En effet.

M. FISHER: Avez-vous fait une étude relative à la situation de cette compagnie au cours des deux prochaines années en ce qui concerne le transport de la marchandise en colis?

M. GORDON: Ce genre de transport est inclus dans le transport qui peut être touché par la concurrence. Nous en avons tenu compte.

M. FISHER: Les perspectives sont-elles sombres en ce qui concerne le transport de marchandises en colis dans la région de la Tête des lacs?

M. GORDON: Vous voulez dire en ce qui concerne la concurrence des chemins de fer des États-Unis?

M. FISHER: En ce qui concerne la concurrence qui est faite par les États-Unis dans la région de la Tête des lacs.

M. GORDON: Nous ne les considérons pas comme alarmantes.

M. CREAGHAN: M. Gordon pourrait-il rafraîchir notre mémoire et nous dire quel était le montant estimatif du déficit la dernière fois que nous nous sommes rencontrés?

M. GORDON: Quel était le déficit de l'an dernier?

M. CREAGHAN: Le déficit estimatif.

M. GORDON: Nous avons estimé que le déficit pour l'année 1958 serait de 55 millions de dollars et il a été de \$51,600,000.

M. CREAGHAN: Vous vous attendez que les recettes d'exploitation augmentent de 52 millions de dollars. Quelle partie de la subvention de 20 millions de dollars que l'on est à faire adopter vous attendez-vous de recevoir?

M. GORDON: Nous ne recevons pas un sou. Toute la subvention sera pour l'expéditeur. Les chemins de fer ne bénéficient aucunement de la subvention. La loi n'est pas encore adoptée mais, d'après ce que je comprends, les taux pour certaines catégories de marchandises seront réduits et c'est seulement dans la mesure où nous pourrions prouver qu'il y a diminution du volume des marchandises que nous aurons droit de réclamer des subventions.

M. CREAGHAN: Cependant le taux de 17 p. 100 peut baisser jusqu'à 9 ou 10 p. 100 d'après la baisse en pourcentage et l'argent sera versé aux chemins de fer par l'intermédiaire de la Commission des transports?

M. GORDON: Oui mais cela ne change pas le montant de nos recettes. J'ai déjà tenu compte de l'augmentation de 17 p. 100 dans ce montant.

M. CREAGHAN: Vous m'avez dit hier que, si le chiffre d'affaires augmentait de 7 p. 100 dans l'ensemble, les recettes et les dépenses seraient égales?

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: Et les recettes d'exploitation ont augmenté d'environ 7 p. 100. Je me demande si vous pourriez nous expliquer ce que vous entendez par une augmentation de 7 p. 100.

M. GORDON: Je veux dire une augmentation des recettes provenant du transport par rapport au montant que nous avons inscrit dans notre budget.

Le PRÉSIDENT: Je vous propose de vous référer au compte rendu de la séance d'hier.

M. BROOME: J'ai une question sur les dépenses d'exploitation. Le président du chemin de fer pourrait-il nous dire quels sont les domaines de l'exploitation où il s'attend de faire des économies. Je suppose que vous avez réalisé la plus grande partie des économies attribuables à la diésélisation à l'exception de la proportion de 20 p. 100 qui reste encore. Quels sont les autres domaines où vous pensez réaliser des économies importantes?



M. GORDON: De fait, nous n'avons pas réalisé toutes les économies que nous croyons possible de réaliser grâce à la diésélisation. Nous avons réalisé cette partie des économies qui provient directement de la mise en service des locomotives diesel mais il y a deux autres sortes d'économies qui viendront par la suite. Il y a naturellement les économies attribuables à la diésélisation qui sera effectuée au cours de cette année car nous en avons encore à effectuer et la diésélisation complète ne sera pas terminée avant 1960. En plus des économies directes que la diésélisation permet de réaliser il y a les économies indirectes qui proviennent de la réorganisation que nous pouvons faire ou que nous pourrions faire en raison de la diésélisation. Il y a beaucoup de travail de réorganisation à accomplir.

Nous pourrions aussi réaliser des économies importantes par la mécanisation de plus en plus répandue et par l'usage des méthodes les plus modernes en vue d'obtenir le maximum de productivité et, pour résumer, par l'utilisation de matériel amélioré.

M. CARTER: Je désirerais éclaircir un point que M. Gordon a mentionné un peu plus tôt. J'ai compris que l'augmentation de 51 millions au chapitre des recettes s'applique... Je crois qu'il a dit qu'une partie de cette augmentation provient de la hausse des taux et une autre partie du volume accru de marchandises. Je crois qu'il a dit que la proportion de l'augmentation attribuable au volume accru de marchandises serait de 20 p. 100...

M. GORDON: Non, c'est la somme d'environ 20 millions de dollars qui représente l'augmentation du volume.

M. CARTER: Avez-vous le pourcentage du volume que ce montant représente?

M. GORDON: Parlez-vous du volume maintenant?

M. CARTER: Oui, du volume des marchandises.

M. GORDON: Ce montant représente environ 2.8 p. 100 des recettes par tonne-milles.

M. CARTER: Par comparaison avec le volume total des marchandises transportées?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Deux point huit pour cent?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: En chiffres ronds, 3 p. 100?

M. GORDON: Oui. Monsieur Broome, au sujet des économies, j'ai oublié de vous dire que nous nous attendons d'en réaliser d'autres quand nous aurons terminé les nouvelles cours de triage où, à l'heure actuelle, s'accomplissent des travaux de construction pour une valeur de 65 millions de dollars. De plus, nous nous attendons de réaliser des économies importantes en raison de notre programme d'amélioration des voies quand il sera complété et en raison d'autres améliorations comme des voies d'évitement plus longues qui nous permettront d'utiliser des trains plus longs et autres améliorations de ce genre.

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

M. CARTER: Pour calculer le volume accru de marchandises, vous fondez-vous sur les prévisions concernant l'augmentation du produit national brut?

M. GORDON: Oui, nous tenons compte de ces chiffres et nous faisons aussi nos calculs en consultant tous les agents locaux qui s'occupent du trafic-marchandise d'un bout à l'autre du réseau. A leur tour, ces agents demandent aux industries et aux autres clients de leur donner une estimation du volume des marchandises expédiables. Nous mettons toutes ces données ensemble et c'est par ce moyen que nous arrivons à une réponse.



M. CARTER: Alors, vous avez une méthode de vérification qui serait un contrôle de l'augmentation du produit national brut?

M. GORDON: On peut formuler la chose de cette façon. Nous avons notre propre façon de calculer approximativement les augmentations du produit national brut.

M. DRYSDALE: A quoi peut-on attribuer l'augmentation de 11 millions de dollars dans les dépenses d'exploitation? Y a-t-il une cause principale à cette augmentation?

M. GORDON: Dans le montant de 11 millions de dollars que nous avons calculé il y a une somme de \$10,500,000 qui sera payée en salaires.

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

(La page neuf est approuvée.)

Une proposition est dans l'ordre pour l'approbation du rapport.

M. BROOME: Je propose que le rapport soit approuvé.

Le PRÉSIDENT: M. Broome propose, avec l'appui de M. Fraser, que le budget des immobilisations soit approuvé. Quels sont ceux qui sont en faveur de la proposition?

(La proposition est adoptée.)

Nous passons maintenant au rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships*. Je suppose que tous les membres en ont fait la lecture. Êtes-vous prêts à approuver ce rapport?

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

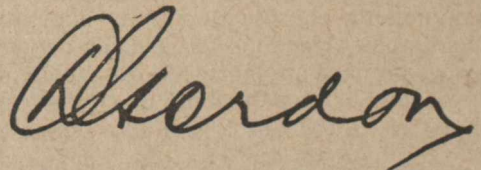
Montréal, le 2 mars 1959

A l'honorable George Hees  
Ministre des Transports  
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année close le 31 décembre 1958.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.





## RAPPORT ANNUEL

La Compagnie n'a pas exploité ses navires en 1958. Elle avait suspendu son activité en juillet 1957 à la suite de la grève déclenchée par le Syndicat international des marins, conflit syndical qui eut son origine en septembre 1956. Le syndicat formula à cette époque diverses exigences portant sur le relèvement du barème des salaires (salaires de base et surtemps) et sur les conditions de travail. Les pourparlers n'ayant pas abouti, le gouvernement fédéral désigna un conciliateur, dont une Commission de conciliation et d'enquête prit ensuite la place. Le rapport de cet organisme, présenté vers la fin de mars 1957, fut agréé par la Compagnie mais le Syndicat refusa de le considérer comme base de règlement. Tout le personnel non breveté ayant quitté le travail, la Compagnie lui offrit alors un relèvement de salaire appréciablement plus élevé que celui qu'avait proposé la Commission de conciliation. L'offre fut rejetée.

En mai 1958, à la suite d'un examen attentif des facteurs dont il fallait tenir compte avant de se prononcer sur la reprise de l'exploitation, la Direction annonçait, avec l'approbation du Gouvernement, la suppression des services et la mise en vente des navires. L'interruption des services de navigation pendant une aussi longue période avait en effet forcé les usagers à recourir à d'autres entreprises. Celles-ci avaient augmenté le nombre de départs et prolongé les trajets de façon à englober dans les leurs les services antérieurement assurés par la Compagnie. Celle-ci ne pouvait vraiment s'attendre qu'à de lourds déficits d'exploitation.

La mise en vente des huit navires fut annoncée dans la presse.

En août, la *Banco Cubana del Comercio Exterior* de la Havane (Cuba) achetait la flotte au prix de \$2,800,000. Elle s'engageait à verser immédiatement \$560,000. Le solde, payable en cinq tranches annuelles et égales de \$448,000, devait donner lieu à un intérêt de 5%. Une lettre de crédit signée par les acquéreurs et confirmée par la *Bank of America (International)* de New-York garantissait les paiements à venir.

L'offre qui fut acceptée était non seulement la plus élevée mais aussi la seule qui offrait de solides garanties pour le paiement du solde.

Toutes les dispositions nécessaires ont été prises durant l'année en vue du départ définitif du personnel de la Compagnie. Un certain nombre d'employés ont décidé de faire valoir leurs droits à la retraite conformément aux règlements de la Compagnie. Rien n'a été épargné pour aider ceux qui comptaient de longues années de service à se trouver une situation. Un assez grand nombre sont passés au service du Ministère fédéral des Transports ou des Chemins de fer Nationaux du Canada.

On trouvera aux pages suivantes le bilan arrêté au 31 décembre 1958 et deux états de compte connexes intitulés "Dépenses" et "Excédent de capital".



CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1958

102

ACTIF

ENCAISSE			
Comptes généraux.....	\$	85,869	
Dépôt à terme du versement comptant se rattachant à l'accord de vente des navires.....		560,000	
		<u>          </u>	\$ 645,869
PLACEMENTS EN VALEURS			
Placements (prix coûtant).....		3,066,585	
(Valeur marchande au 31 déc. 1958, \$2,779,146)			
Intérêts courus s'y rattachant.....		26,790	
		<u>          </u>	3,093,375
INVENTAIRE DES APPROVISIONNEMENTS (PRIX COÛTANT).....		70,486	
ÉTAT CANADIEN			
Solde à recevoir sur le compte déficit.....		377,787	
ACCORD DE VENTE DES NAVIRES			
Versements annuels de capital de \$448,000 (1959 à 1963).....		2,240,000	
Intérêts courus s'y rattachant.....		41,118	
		<u>          </u>	2,281,118
			<u>\$6,468,635</u>

PASSIF

OBLIGATIONS ÉCHUES ET INTÉRÊT À PAYER.....	\$	14,025	
PRÊTS ET AVANCES DE L'ÉTAT			
Emprunt à 2½% remboursable semestriellement; échéance le 1 <sup>er</sup> septembre 1963.....	\$2,000,000		
Déjà remboursé.....	825,000		
	<u>          </u>	\$1,175,000	
Avance pour capital d'exploitation.....		150,000	
		<u>          </u>	1,325,000
Intérêts courus s'y rattachant.....		28,700	
		<u>          </u>	1,353,700

AVOIR DES ACTIONNAIRES

ÉTAT CANADIEN			
16,400 actions autorisées et émises d'une valeur nominale de \$100 chacune.....		1,640,000	
Moins escompte sur le capital-actions émis.....		40,000	
		<u>          </u>	1,600,000
Excédent de capital (voir le relevé ci-joint).....		3,500,910	
		<u>          </u>	5,100,910
			<u>\$6,468,635</u>

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Le Contrôleur,  
J. L. TOOLE.

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

Nous avons examiné les livres et les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 1958. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tels sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Les navires de la Compagnie n'ont effectué aucune opération au cours de l'exercice et, en août, la flotte était vendue. La réserve pour assurance n'a plus été jugée nécessaire et on a fusionné l'actif du fonds d'assurance aux autres biens de la Compagnie. Des paiements ont été effectués de façon à pourvoir aux obligations accumulées à l'égard des pensions.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-dessus et l'état des dépenses de même que l'état de l'excédent de capital s'y rattachant sont dressés de manière à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1958 et des transactions de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies d'après les livres de la Compagnie.

De plus, nous rendons compte que la Compagnie a, selon nous, tenu les livres de comptabilité requis et qu'elle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire.

Le 24 février 1959.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

COMITÉ SESSIONNEL



## CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

## DÉPENSES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1958

Désarmement.....	\$ 750,534
Amortissement des navires.....	174,187
Administration et dépenses générales.....	190,005
Intérêts.....	37,228
Total des dépenses (Déficit pour l'année).....	<u>\$1,151,954</u>

## EXCÉDENT DE CAPITAL AU 31 DÉCEMBRE 1958

Caisse d'assurance— Virement de la réserve (n'est plus jugée nécessaire).....	\$3,568,153
Vente des navires— Excédent du prix de vente sur la valeur comptable nette des navires.....	\$ 377,275
Intérêt gagné (dépôts à terme et accord de vente).....	46,376
	<u>423,651</u>
	3,991,804
Moins: Coût des pensions.....	490,894
Excédent au 31 décembre 1958.....	<u>\$3,500,910</u>

M. CHEVRIER: J'aimerais à poser quelques questions.

M. McPHILLIPS: Voici la question que je voulais poser à la lumière des événements d'hier. Comment se fait-il qu'il y ait eu une disposition pour tenir secret le prix de ces navires et le nom des acquéreurs? Les Cubains ne méritent peut-être pas une telle considération?

M. GORDON: Non; comme je l'ai expliqué, c'était une question de principe. Tous les biens de la compagnie étaient mis en vente et il fallait pour cela l'approbation des actionnaires. C'est le principe que l'on suit ordinairement pour ce genre d'affaires.

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

M. CHEVRIER: Monsieur le président, est-ce qu'on se propose de liquider cette compagnie et de mettre fin à ses opérations?

M. GORDON: Oui, sous la réserve suivante. La compagnie continuera d'exister en tant que corps constitué, car nous avons fait des réclamations qui peuvent peut-être encore nous rapporter quelque chose par suite des dommages que nous avons subis pendant la guerre. C'est pourquoi nous voulons que la compagnie continue d'exister en tant qu'entité constituée en corporation. Il y a aussi une ou deux contre-réclamations qui, à notre avis, ne sont pas d'une très grande importance, mais qui peuvent tout de même surgir. Nous maintiendrons donc la compagnie pour un certain temps.

M. CHEVRIER: Est-ce que cela signifie que vous allez maintenir l'organisation sur pied?

M. GORDON: Non, nous ne garderons que la raison sociale. Il n'y aura pas de personnel, mais le nom de l'organisme restera inscrit dans nos livres de façon à ce qu'il ait une existence légale.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me dire ce que sont devenus les dirigeants, les employés et les autres membres de la compagnie qui s'occupaient de l'exploitation des navires? Qu'est-ce que chacun d'entre eux est devenu? Où ces personnes travaillent-elles maintenant et comment la question de leur caisse de retraite a-t-elle été réglée?

M. GORDON: Au moment où la compagnie a été liquidée, elle avait un personnel d'environ 405 employés. De ce nombre, 222 étaient des marins grévistes non brevetés et ils sont disparus. Vingt-sept hommes ont été transférés au ministère des Transports, compte tenu des emplois qu'ils avaient



occupés dans la marine, et le ministère se félicite de les avoir recueillis. Soixante-six personnes appartenant au personnel de l'atelier ont été affectés à divers emplois au National-Canadien. Il y a 14 personnes qui ont bénéficié des avantages des caisses de pension et pris leur retraite plus tôt en vertu de ces dispositions. En d'autres termes, elles ont bénéficié de la disposition facultative de la caisse de retraite. Deux de ces quatorze personnes ont décidé de quitter leur emploi de leur propre gré. Certains employés ont préféré prendre leur retraite tandis que 43 ont prévu ce qui allait se produire et ils ont donné leur démission avant que la compagnie soit liquidée. Trente employés qui faisaient partie du personnel affecté à la navigation maritime ont été congédiés.

M. CHEVRIER: Que vont devenir les droits de pension de ces personnes?

M. GORDON: Ils ont été sauvegardés. Les intéressés participent à la caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il a été convenu que la *Canadian National (West Indies) Steamships* verserait les contributions nécessaires à leur égard à la caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire où ces bateaux se trouvent à l'heure actuelle?

M. GORDON: Je ne puis que vous répéter ce que j'ai entendu dire. Pour autant que je sache, il y en a un à Baltimore et quelques-uns dans le port d'Halifax. Je ne fais pas cette déclaration en pleine connaissance de cause, car je n'ai pas vu ces navires. Mais je crois qu'il y en a sept à Halifax.

M. CHEVRIER: La vente a eu lieu il y a près d'un an, n'est-ce pas?

M. GORDON: Vers le mois d'août dernier.

M. CHEVRIER: Bien qu'il y ait eu transfert légal des propriétés, il n'y a eu aucun transfert réel des navires, puisqu'ils sont demeurés où ils étaient avant la vente.

M. GORDON: Il y a eu transfert réel, car les acquéreurs ont pris possession des navires.

M. CHEVRIER: Où le transfert s'est-il fait? A Halifax?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Mais les acheteurs ne se sont pas servi des navires, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est leur affaire. Ils ont les navires; ils en ont pris réellement possession et cela ne nous regarde plus.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire de mémoire quelles étaient les conditions de l'achat? Je sais que c'est un peu difficile. Quel a été le montant du paiement initial et est-ce que ce paiement a été effectué?

M. GORDON: C'est indiqué dans le rapport. Il y a eu un paiement comptant de \$560,000; le solde sera acquitté en cinq versements égaux de \$448,000 par année et il portera intérêt à 5 p. 100 par année. Ces paiements additionnels sont garantis par une lettre de crédit de l'acheteur qui est confirmée par la *Bank of America* de la ville de New-York.

M. CHEVRIER: Quand le prochain paiement sera-t-il effectué?

M. GORDON: Au mois d'août.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Si vous n'en avez pas, il serait à propos de présenter une motion pour que le rapport soit approuvé.

M. Fraser présente la motion, avec l'appui de M. Smith.



M. CHEVRIER: Avant d'approuver le rapport, je crois que nous devrions étudier le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships*. La Chambre a demandé que nous étudiions ce budget.

Le PRÉSIDENT: Mais il n'y a pas de budget, la compagnie a été vendue.

M. CHEVRIER: Ce que nous avons là n'est pas le budget mais un rapport.

Le PRÉSIDENT: C'est un rapport de la vente; il n'est pas question de budget.

M. CHEVRIER: Je ne sais pas s'il y a un budget, mais vous avez reçu ordre de la Chambre d'étudier le budget de cette compagnie.

M. HEES: Il est évident que nous ne pouvons produire une chose qui n'existe pas, même si on nous demande de le faire.

Le PRÉSIDENT: Du point de vue technique, il n'y a pas de budget.

M. CHEVRIER: Vous devez quand même faire rapport à la Chambre d'une certaine façon.

Le PRÉSIDENT: Nous le ferons.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas moi qui ai fait cette proposition. Elle vient du ministre qui a dit qu'il étudierait le budget de cette compagnie.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Fraser, appuyé par M. Smith, que le rapport soit approuvé. Consentez-vous à approuver le rapport?

(Assentiment.)

M. FISHER: Il ne sera plus question de cette compagnie dans les délibérations du Comité?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur.

M. FISHER: Nous n'en entendrons plus parler?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. FISHER: C'est maintenant un fantôme.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on pourrait répondre à la question de M. Fisher? Il demande ce qui se produira à l'avenir. Est-ce que nous devons étudier un rapport annuel sur les opérations financières qui seront faites entre la banque de Cuba et la *Canadian National (West Indies) Steamships*? Est-ce que cela sera mentionné dans la résolution annuelle par laquelle le Comité est constitué?

M. BROOME: Nous avons douze mois pour y penser.

M. GORDON: Nous nous informerons auprès de nos conseillers juridiques. Je ne crois pas que la chose soit nécessaire. Il s'agira tout simplement de faire rapport que le paiement a été reçu.

M. FISHER: Ce ne sera que le fantôme de notre marine marchande.

Le PRÉSIDENT: La prochaine question à étudier est le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le rapport est à la première page.



TRUST DES TITRES DES  
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 20 février 1959

A l'Honorable George Hees,  
Ministre des Transports,  
Ottawa.

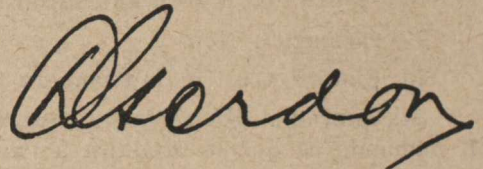
Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 17 de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, les Dépositaires du Trust des Titres des Chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de faire rapport des opérations effectuées durant l'année civile 1958.

Pour donner suite au Décret du Conseil C.P. 1957-1487, du 18 novembre 1957, les obligations garanties des Chemins de fer Nationaux du Canada (4½%, 30 ans), pour un montant de \$864,000 échues le 1<sup>er</sup> juillet 1957, ont été libérées, annulées et brûlées.

La valeur comptable du capital-actions a été diminuée de \$7,000,000 durant l'année par suite des pertes de capital subies par les Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années 1956, 1957 et 1958 vu la désaffectation prématurée des locomotives à vapeur et l'insuffisance des réserves pour amortissement prévues à cette fin.

Les Dépositaires ont l'honneur de vous présenter ci-joint le bilan au 31 décembre 1958.



Pour les Dépositaires



TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1958

ACTIF	PASSIF
Créances pour capital des prêts—	Capital-actions détenu par le Canadian National Railway
Chemin de fer Canadian Northern.... \$ 312,334,805.10	Company—5,000,000 d'actions sans valeur nominale..... \$ 371,518,135.02
Chemin de fer Grand Trunk..... 118,582,182.33	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific. 116,006,599.08	
Canadian National Railway Company 96,936,971.75	
\$ 643,860,558.26	
Créances pour intérêt des prêts—	
Chemin de fer Canadian Northern.... \$ 309,702,897.65	
Chemin de fer Grand Trunk..... 103,250,802.95	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific. 107,326,622.84	
Canadian National Railway Company 54,501,313.57	
574,781,637.01	
Transactions des Chemins de fer Nationaux du Canada après le 1 <sup>er</sup> janvier 1937, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des Titres.....	101,480,697.14
Valeurs en mains—	Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excédait la valeur initiale établie au 1 <sup>er</sup> janvier 1937.....
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....	948,604,757.39
Autres valeurs—Voir Annexe A.2.....	
\$ 1,320,122,892.41	\$ 1,320,122,892.41

Le Contrôleur,  
J. L. TOOLE.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1958.

Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été vérifiées à la suite d'examen ou à l'aide de certificats des dépositaires.

A notre avis, le bilan ci-dessus est dressé de façon à présenter un tableau authentique et fidèle de la situation financière du Trust au 31 décembre 1958 conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

Daté à Montréal,  
le 20 février 1959.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.



## TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1

## SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

PRÊTS		BILLETTS ET NANTISSEMENTS	
Chemin de fer Canadian Northern—		Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Prêt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68	Aucun.	
Prêt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02	Aucun.	
Prêt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Prêt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00	Billets à vue 6%.....	\$33,012,414.32
*Prêt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
*Prêt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
*Prêt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00	Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
*Prêt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00	Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
*Prêt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42	Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
*Prêt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00	(Billets à vue 6%.....)	5,700,000.00
		(Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque 3½%.....)	5,109,999.99
Prêt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16	Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
*Prêt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82		
*Hypothèque couvrant les prêts ci-dessus.....		Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Total Canadian Northern.....	\$ 312,334,805.10		
Chemin de fer Grand Trunk—		Billets à vue 6%.....	
Prêt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	25,479,226.97
Prêt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18	Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Prêt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15	Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Prêt au G.T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00	(Billets à vue 4%.....)	15,000,000.00
Total Grand Trunk.....	\$ 118,582,182.33	(Obligations sans garanties spécifiques 4% G.T.P.....)	15,000,000.00
Chemin de fer Grand Trunk Pacific—		Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque 3%.....	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00	Obligations sterling 4%.....	\$33,048,000.00
Prêt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00	Hypothèque, 28 juin 1916.....	7,499,952.00
Prêt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45	Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Prêt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72	Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Prêt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93	Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35	Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65	Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98		
Total Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599.08		



SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

PRÊTS		BILLETS ET NANTISSEMENTS	
Canadian National Railway Company—		Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
Prêt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	Certificats du séquestre G.T.P.....	3,313,530.01
Prêt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,831.96
Prêt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
Prêt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	Certificats du séquestre G.T.P.....	4,691,173.53
Prêt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,822.24
Prêt 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
Prêt 5½%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Certificats du séquestre G.T.P..... Cr.	1,422,425.17
Moins: rectification autorisée par la Loi sur la révision du capital, 1937..... Cr.	1,666,897.57	Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,802.80
Total Canadian National Railway Company...	\$ 96,936,971.75	Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
Total des prêts.....	\$ 643,860,558.26	Certificats du séquestre G.T.P.....	364,898.78
		Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,880.56
		Billets à vue 5% Canadian National Railway Company....	2,932,652.91
		Billets à vue 5%, et 5½% Canadian National Railway Com- pany.....	29,910,400.85
		Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company... ..	11,210,815.56

21136-7-9

CHEMINS DE FER, LIGNES AÉRIENNES ET MARINE MARCHANDE 109

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.2

LEURS TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES, CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LA RÉVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

Description des émissions	Montant	
	Sterling	Dollars
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	£ 534,097	\$
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly., Co., échéance 20 juillet 1958.....	359,869	
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly., Co., échéance 20 juillet 1958.....		508,666.00
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 <sup>er</sup> janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations, 4% Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 <sup>er</sup> janvier 1962.....	90,900	
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 <sup>er</sup> juillet 1950.....	649,500	
Obligations de 1 <sup>re</sup> hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 <sup>er</sup> juillet 1959.....		1,293,500.00



M. DRYSDALE: Nous n'avons aucun rapport à ce sujet.

M. McPHILLIPS: Oui, nous en avons un.

M. GORDON: C'est un rapport rédigé uniquement pour la forme.

Le PRÉSIDENT: M. Broome propose, avec l'appui de M. Fraser que nous approuvions ce rapport. Est-ce que vous approuvez le rapport, messieurs?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: La prochaine question à étudier est le rapport des vérificateurs. Je vais demander aux représentants de la compagnie George A. Touche de venir témoigner. Il nous reste à étudier le rapport des vérificateurs et les crédits 410, 411 et 419 du Budget principal.

Nous avons avec nous MM. Howard T. Ross et J. W. Beech; ils représentent la compagnie George A. Touche.

### GEORGE A TOUCHE & CO.

Chartered Accountants

410 St. Nicholas Street, Montreal

Le 24 février 1959.

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

Monsieur le Ministre,

À titre de vérificateurs du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1958, nous soumettons, par votre entremise, ce rapport au Parlement.

#### 1. États financiers de 1958

Le rapport annuel du Réseau comprend, en plus des états financiers habituels, notre rapport dans lequel nous déclarons que nous avons examiné les comptes du Réseau pour l'exercice 1958 et que, selon nous, le bilan et l'état du revenu consolidés sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires du Réseau pour 1958, en tenant compte 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 annexée aux états. Nous y exprimons également l'opinion que les états ont été préparés de la même façon que ceux de l'exercice précédent sauf en ce qui a trait au virement de la provision pour amortissement supplémentaire comptabilisée en 1957 et aux pertes de capital débitées à l'avoir des actionnaires dont il est question à la note 1 jointe aux états financiers.

Dans notre rapport sur les états financiers, nous déclarons, en outre, que le Réseau a, à notre avis, tenu les livres de comptabilité requis et qu'il n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

#### 2. Résultats des opérations de 1958

Les états financiers de 1958 révèlent un déficit de \$51.6 millions, soit le plus élevé depuis 1938. Comme on l'explique dans les notes relatives aux états financiers, on a adopté, à la suggestion du ministre des Finances, un principe différent en ce qui concerne le déclassement des locomotives à vapeur. Ce principe a donné lieu au virement d'une provision spéciale de \$7.5 millions créée durant l'exercice précédent et à un débit spécial de \$7 millions à l'avoir



des actionnaires par suite de la liquidation des locomotives à vapeur. Si les profits déclarés des exercices 1957 et 1958 avaient été redressés de façon à tenir compte de cette régularisation à des fins de comparaison, les déficits se seraient élevés à \$22.1 millions en 1957 et à \$59.1 millions en 1958.

### 3. Analyse du déficit

Le déficit considérable de 1958 est attribuable aux trois facteurs suivants:

- a) les tonnes-milles de trafic-marchandises, qui avaient touché un point culminant en 1956, diminuèrent en 1957 et de nouveau en 1958; et le trafic-marchandises représente environ 80% du revenu du Réseau;
- b) les périodes où les frais sont en hausse créent des problèmes pour toutes les industries et surtout pour celles qui ne peuvent augmenter leurs prix rapidement, et
- c) les charges fixes du Réseau ont monté rapidement.

Les raisons de la diminution du volume de trafic-marchandises et de la hausse des frais ont été maintes fois exposées et nous n'avons aucun commentaire à ajouter en notre qualité de vérificateurs, mais peut-être serait-il utile d'attirer l'attention sur les problèmes découlant de l'augmentation des charges fixes.

### 4. Charges fixes

Il convient de noter que depuis 1952, année de l'entrée en vigueur de la réorganisation du capital, les charges fixes du Réseau ont progressé de la façon suivante:

<i>Année</i>	<i>Millions</i>
1952 .....	\$25.4
1953 .....	29.4
1954 .....	32.5
1955 .....	33.0
1956 .....	31.8
1957 .....	37.0
1958 .....	46.5

On remarquera que, pendant cette période, les charges fixes ont presque doublé et qu'il s'est produit une hausse particulièrement appréciable au cours des exercices 1957 et 1958, les charges fixes ayant augmenté de \$5.2 millions en 1957 et de \$9.5 millions en 1958.

La forte augmentation subie en 1958 est due à un certain nombre de facteurs, notamment aux nouveaux emprunts au cours de l'exercice, au refinancement à un taux d'intérêt plus élevé des emprunts de l'exercice précédent et aux conséquences appliquées à tout l'exercice 1958 des emprunts effectués en 1957, dont les effets ne s'étaient alors fait sentir que partiellement.

### 5. Aperçu des finances 1952-58

Pour comprendre la forte augmentation des frais fixes exposée ci-dessus, il est nécessaire de passer en revue les transactions accomplies depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1952—lors de la mise en vigueur de la Loi sur la revision du capital



des Chemins de Fer Nationaux. Les fonds requis depuis cette date et les sources auxquelles on les a puisés peuvent être résumés comme suit:

<i>Fonds requis</i>	<i>Millions</i>
Additions aux immobilisations (nettes) .....	\$1,063.1
Accroissement du fonds de roulement, etc. ....	45.3
	<u>\$1,108.4</u>
 <i>Sources des fonds</i>	
Souscriptions d'actions privilégiées par le Gouvernement .....	\$145.9
Augmentation du capital investi dans les Chemins de Fer Nationaux du Canada .....	52.9
Diminution du capital-actions sans valeur nominale (7.0) \$	191.8
Augmentation de l'amortissement .....	197.7
Prêts et obligations:	
provenant du Gouvernement .....	306.8
provenant du public .....	412.1
	<u>718.9</u>
	<u>\$1,108.4</u>

L'omission, dans le résumé précédent, du déficit net qu'accusent les opérations de l'exercice pourrait s'expliquer du fait que les déficits, au cours des exercices où ils se sont produits, furent recouverts du Gouvernement, tandis que les surplus lui furent remis sous forme de dividendes privilégiés.

Peut-être l'élément le plus frappant du résumé financier précédent est-il le montant de \$1,063.1 millions représentant les additions nettes aux immobilisations. Ce montant reflète les fortes dépenses de capital requises pour procéder à des améliorations différées pendant les années de crise économique et de guerre, et aussi pour mettre le Réseau de pair avec d'importants progrès technologiques accomplis dans l'intervalle par l'industrie ferroviaire.

#### 6. La dette par rapport à la valeur nette

Des capitaux considérables dont on a eu besoin pendant cette période, \$197.7 millions ont été obtenus par accumulation de l'amortissement et le solde a été recueilli au moyen d'emprunts (\$718.9 millions) et par l'émission d'actions (\$191.8 millions). Le recours relativement plus accentué aux emprunts a eu pour effet de modifier le rapport de la dette à la valeur nette du Réseau. Cette évolution ressort des chiffres suivants:

Solde au	Valeur nette	Capital d'emprunt	Total	Pourcentage de valeur nette
1 <sup>er</sup> janvier 1952	\$1,613.6	\$ 615.1	\$2,228.7	72.4
31 décembre 1952	1,631.9	712.2	2,344.1	69.6
31 décembre 1953	1,652.9	810.6	2,463.5	67.1
31 décembre 1954	1,672.2	968.4	2,640.6	63.3
31 décembre 1955	1,692.7	966.0	2,658.7	63.7
31 décembre 1956	1,717.1	1,026.9	2,744.0	62.6
31 décembre 1957	1,740.3	1,219.0	2,959.3	58.8
31 décembre 1958	1,805.4	1,334.0	3,139.4	57.5

Les fonds ont été obtenus au moyen d'emprunts dans la proportion de 79% et par l'émission d'actions dans la proportion de 21%. Conséquemment, le pourcentage de valeur nette a baissé de 72.4% à 57.5% au cours de ces années. On estime que le pourcentage de valeur nette ne sera plus que de 55.5% à la fin du présent exercice.



Dans les chiffres soumis ci-dessus, nous avons éliminé le financement de la mise de fonds dans Air Canada vu qu'il est préférable, à notre avis, de considérer ce financement comme une affaire distincte. Nous avons également assimilé \$117 millions de dette exempte d'intérêt à la valeur nette du Réseau comme il était logique de le faire en raison de notre but actuel, qui est d'étudier la relation entre les charges fixes et le rapport de la dette à la valeur nette.

#### 7. *Financement futur*

A l'examen des chiffres soumis ci-dessus, on peut se rendre compte que le changement dans le rapport de la dette à la valeur nette a été déterminé par le fait que le programme d'immobilisations considérables du Réseau depuis 1952 a été financé plus par des emprunts que par des contributions à la valeur nette.

Les dépenses en immobilisations sont faites dans l'intention d'augmenter les revenus nets et d'absorber ainsi les frais d'intérêt essentiels à leur financement. Cependant, les revenus nets découlant de ces dépenses ne sont pas affectés spécialement au paiement des charges fixes. Lesdits revenus sont versés aux fonds généraux du Réseau et ont tendance à être engloutis dans des augmentations de frais d'exploitation.

A la lumière de l'analyse précédente, il semble qu'il y aurait avantage à stabiliser le rapport de la dette à la valeur nette puisqu'on arriverait ainsi à empêcher l'accumulation de charges fixes démesurément onéreuses sous forme d'intérêts. Il ne serait pas plus difficile d'élaborer une formule qui produise automatiquement ce résultat. Une façon manifeste de réaliser cet objectif consisterait à prévoir que les dépenses budgétées en immobilisations, une fois approuvées par le Gouvernement, seront financées partiellement au moyen d'emprunts portant intérêt et partiellement par des souscriptions d'actions privilégiées à dividende non cumulatif—la proportion étant établie chaque année de façon à maintenir un rapport convenu entre la dette et la valeur nette.

Cet aspect du pouvoir de gain des immobilisations n'est toutefois qu'un facteur dans un vaste enchevêtrement de questions dans lesquelles intervient la politique nationale sur des sujets tels que les taux de transport, la concurrence, les subsides et autres, de même que les mesures prises par la direction en vue d'adapter le Réseau aux exigences de l'évolution de l'industrie des chemins de fer, notamment aux changements d'ordre technologique. Par conséquent, nos observations ne sauraient comporter de recommandation, mais elles expriment l'opinion qu'il faudra tenir compte du problème du fardeau croissant des charges fixes, lorsqu'il s'agira de reviser la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux à l'expiration des périodes dont il est question aux sections 4 et 6 de la Loi.

#### 8. *Opérations de comptabilité*

Au cours de notre travail nous avons reçu une coopération sans réserve de tous les membres de la direction et du personnel du Réseau. Nous avons des rapports surtout avec les services de comptabilité et nous croyons de notre devoir de signaler que nous avons le plus grand respect pour le travail qu'ils accomplissent. Nous vivons à une époque où les méthodes de comptabilité évoluent rapidement et nous croyons que les gens responsables de la comptabilité du Réseau viennent à bout, avec une extrême compétence, des problèmes énormes que pose la marche de pair avec cette évolution.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération et de nos sentiments bien dévoués.

George A. Touche & Co.



## GEORGE A. TOUCHE &amp; CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

410 St. Nicholas Street

Montreal

Le 24 février 1959

A L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
OTTAWA, CANADA

Monsieur le Ministre,

À titre de vérificateurs de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice 1958, nous avons l'honneur de soumettre, par votre entremise, ce rapport au Parlement.

1. *États financiers de 1958*

Le rapport annuel de la Compagnie comprend, outre les états financiers, notre rapport dans lequel nous déclarons que nous avons examiné les comptes de la Compagnie pour l'année 1958 et que les états sont, à notre avis, dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie pour 1958. De plus, nous rendons compte que la Compagnie a, selon nous, tenu les livres de comptabilité requis et qu'elle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

2. *Placements—valeurs mobilières*

Ces placements consistent en obligations du Gouvernement du Canada et en valeurs semblables. Calculée aux cours du marché au 31 décembre 1958, la valeur de ces titres était inférieure d'environ \$287,000, ou 9%, à leur prix coûtant.

3. *Inventaire des approvisionnements*

Les matériaux et approvisionnements encore disponibles après la vente des navires sont conservés en entrepôt jusqu'à leur liquidation à des conditions satisfaisantes.

4. *Produit de la vente des navires*

La flotte de huit navires a été vendue en août pour une somme de \$2,800,000, dont \$560,000 furent versés lors du transfert des bâtiments. Le solde est payable en cinq versements annuels de \$448,000 chacun, bien que l'acheteur ait le droit, en tout temps, d'acquitter entièrement le solde du prix d'achat. Le solde impayé porte intérêt au taux annuel de 5%. La Compagnie détient une lettre de crédit irrévocable émise par l'acheteur et confirmée par la Bank of America.

5. *Surplus de capital*

Les transactions de la Compagnie relatives à la cessation des opérations et à la vente de la flotte ont été considérées comme étant d'une nature spéciale et ont été consignées dans un compte distinct. Le solde net de ce compte, soit un crédit de \$3,500,910 au 31 décembre 1958, figure au bilan dans *l'avoir des actionnaires*. Les transactions aboutissant à ce solde apparaissent en détail dans l'état du surplus de capital.



## 6. État des dépenses

Les dépenses de désarmement, qui comprennent les salaires des officiers, les frais de port et de séjour à terre, les assurances, le combustible, les vivres et autres fournitures, ont été encourues avant la date de la vente afin de maintenir les navires en état de reprendre leurs opérations à bref délai. En raison de la plus longue période d'inactivité des navires, ces dépenses ont été supérieures à des frais semblables subis en 1957.

La provision pour amortissement embrasse la période de l'exercice s'étendant jusqu'à la date de la vente des navires.

Les frais généraux et d'administration ont été inférieurs à ceux de l'exercice précédent par suite de l'élimination graduelle de ces frais consécutive à la cessation des opérations.

Le déficit de l'exercice s'élève à \$1,151,954, dont on avait recouvré \$774,167 du Gouvernement du Canada au 31 décembre, Quant au solde de \$377,787, il figure au bilan comme compte à recevoir.

## 7. Réclamations de guerre

En 1942, le S.S. "Lady Drake" et le S.S. "Lady Hawkins" furent torpillés par l'ennemi. Des réclamations furent présentées à la Commission des réclamations de guerre et une indemnité globale de \$499,197 fut finalement allouée. Au 31 décembre 1958, la Compagnie avait recouvré \$98,264, ce qui laissait un solde impayé de \$400,933. Les paiements à recevoir sur ces réclamations dépendront de la capacité d'indemnisation de la caisse des réclamations de guerre. On n'a aucun renseignement quant à l'indemnité totale qui sera éventuellement recouvrée et c'est pourquoi aucun montant n'a été porté à l'actif de la Compagnie.

## 8. Généralités

Au 31 décembre 1958, il y avait encore quelques réclamations non réglées pour dommages résultant d'accidents dans lesquels des navires étaient impliqués, ainsi que d'autres réclamations ayant trait à des contrats et au transport des cargaisons. Vu l'incertitude des montants en cause, on n'a créé aucune provision dans les comptes de la Compagnie quant au règlement final de ces réclamations.

Nous tenons à souligner combien nous avons apprécié la coopération empressée et l'aide précieuse de la direction et des employés de la Compagnie au cours de notre vérification.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEO. A. TOUCHE & CO.

M. FRASER: Tout ce que nous voulons savoir de ces messieurs, c'est si le rapport est authentique et impartial.

M. CATHERS: C'est ce qui est écrit dans le rapport.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'aurais une question à poser au sujet des frais fixes. Ces frais ont augmenté considérablement depuis les six dernières années, d'après la page 4 du rapport, et particulièrement au cours des deux dernières années. D'après ce que M. Gordon a dit, ces frais ont augmenté d'environ vingt millions de dollars au cours des vingt dernières années. Auriez-vous quelque chose à ajouter à ce que M. Gordon a déjà dit au sujet de l'augmentation de frais fixes?

M. HOWARD ROSS (*George A. Touche & Company*): Je ne le crois pas, monsieur Chevrier. Nous avons essayé de résumer dans l'exposé de la page



5 les besoins de fonds au cours de ces dernières années, c'est-à-dire depuis 1952. D'après cet exposé, il est évident que les frais fixes ont augmenté en raison des fortes dépenses d'immobilisations qui ont été faites pendant cette période et qui, pour la plupart, ont été financées par des emprunts additionnels.

M. CHEVRIER: Vous avez fait la vérification pour 1958?

M. ROSS: Oui.

M. CHEVRIER: Et vous ne le ferez pas pour 1959?

M. ROSS: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Qui sera le vérificateur pour 1959?

M. ROSS: M. James A. de Lalanne.

M. CHEVRIER: Je vois le ministre esquisser un sourire de satisfaction. Est-ce que le vérificateur qu'il a désigné est entré en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1959?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: Quel est le nom de la compagnie?

M. HEES: La vérification porte la signature d'une personne.

M. CHEVRIER: J'aimerais connaître le nom de la compagnie qui doit vérifier les livres des Chemins de fer Nationaux.

M. HEES: Il n'est pas nécessaire que la vérification soit faite par une compagnie; elle peut être faite par un particulier.

M. CHEVRIER: Et c'est un particulier dans le cas présent?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: Je sais que l'autre question que j'aimerais poser intéressera le Comité. N'est-ce pas un candidat défait dans une des divisions montréalaises qui vérifiera les livres du National-Canadien pour l'année 1959?

M. HEES: Je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: Nous avons à étudier le rapport des vérificateurs qui nous a été présenté.

M. CHEVRIER: Je crois que nous avons le droit de savoir qui vérifiera les livres l'an prochain.

M. MCPHILLIPS: Vous pouvez poser cette question à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que vous soyez autorisé à poser cette question au Comité.

M. BROOME: Je me demande si M. Chevrier a lu l'éditorial paru dans le *Journal* d'hier soir?

M. CHEVRIER: Non, mais je serais heureux d'en prendre connaissance.

M. DRYSDALE: En ce qui concerne le numéro 6, je constate que le vérificateur semble blâmer les dépenses très lourdes en immobilisations que le National-Canadien a l'intention de faire. Relativement à la proposition des dépenses par rapport aux revenus, je serais curieux de savoir quelle proportion il juge convenable.

M. ROSS: Il ne s'agit pas tout à fait d'un blâme; nous avons simplement fait remarquer que les dépenses fixes ont augmenté. D'après tous les renseignements que nous avons, il n'existe pas de formule spéciale qui nous permette de déterminer le pourcentage désirable.

M. DRYSDALE: Connaissez-vous le pourcentage du Pacifique-Canadien?

M. ROSS: Non.

M. DRYSDALE: Vous ne pourriez pas dire quel serait un pourcentage raisonnable?

M. ROSS: Le Pacifique-Canadien a le problème des bénéfiques non distribués, ce qui n'est pas le cas du National-Canadien. Cela fait une différence.



M. DRYSDALE: Vous ne pourriez pas dire ce que serait un pourcentage équitable.

M. ROSS: Je ne crois pas qu'il y ait de proportion reconnue.

M. Martini propose, avec l'appui de M. Fraser, que le rapport des vérificateurs soit approuvé.

Messieurs, nous devons maintenant étudier les crédits 410, 411 et 419 du Budget des dépenses.

SERVICES DES CHEMINS DE FER ET DES NAVIRES À VAPEUR

410 Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus .....	515	\$1,741,000
411 Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus ..	516	\$4,738,000
419 Loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes—Paiement aux compagnies ferroviaires assurant un service dans le territoire choisi désigné par la loi, de la différence occasionnée par l'application de la loi entre les taxes de tarif et les taxes normales prévues aux tarifs approuvés (évaluée et certifiée au ministre des Transports par la compagnie du National-Canadien et approuvée par les vérificateurs de ladite compagnie relativement aux lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada, et dans le cas des autres chemins de fer, par la Commission des Transports du Canada) pour tout mouvement du trafic pendant l'année civile 1959 .....	518	\$14,100,000

M. CHEVRIER: Voulez-vous avoir la bonté de nous expliquer ces crédits?

M. HEES: Le crédit 410 se trouve sous la rubrique "Services des chemins de fer et des navires à vapeur" et se rapporte au service de transbordement et aux ports terminus de l'Île du Prince-Édouard. Ces services sont déficitaires pour l'année 1959.

M. CHEVRIER: Quel est le montant de ce déficit?

M. HEES: Vous le trouverez à la page 73 du Livre bleu et le détail apparaît à la page 515.

M. CHEVRIER: Quel en est le montant?

M. HEES: Cette année le déficit est de \$1,741,000. L'année dernière il atteignait \$1,968,128 et, en 1957 il était de \$2,008,156.

M. McPHILLIPS: Voulez-vous me dire, pour m'éclairer, si ces services relèvent du ministère des Transports?

M. HEES: Le National-Canadien se charge de leur administration pour le ministère des Transports.

M. McPHILLIPS: Est-ce que cette situation découle d'une condition de la Confédération?

M. HEES: Pas le service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard, mais le crédit suivant dépend d'une entente conclue lors de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération.

M. McPHILLIPS: S'il s'agit d'une exploitation pure et simple par le National-Canadien, comment se fait-il qu'elle figure dans le budget?

M. HEES: On a décidé dans le passé que le National-Canadien administrerait ce service au nom du ministère des Transports; je ne saurais dire exactement comment et pourquoi la chose s'est produite.

M. CHEVRIER: Je crois que le service de transbordement coûtait trop cher au ministère des Transports. On avait l'impression que le National-Canadien pouvait faire le travail à meilleur compte.

M. HEES: Je pense qu'il le pourrait.

Le PRÉSIDENT: Voilà le premier éloge que vous recevez, monsieur Gordon.

M. GORDON: J'en suis tout interdit.



M. FISHER: Pourriez-vous me dire si vous avez engagé des pourparlers en vue d'acheter pour le service de l'Île du Prince-Édouard le traversier de vilégiature qui a été employé dans les détroits de Mackinac?

M. HEES: Nous avons étudié la possibilité d'employer ce bâtiment. Mais le traversier et les quais auraient à subir des transformations. Ce travail prendrait presque tout le reste de la saison et on ne pourrait employer ce bateau cette année. De plus il faudrait une somme d'argent considérable pour ces réparations. Toutefois nous cherchons à louer ou à acheter un autre bateau qui nous servirait de traversier de réserve additionnel pour les besoins de cette année. Comme M. Gordon l'a dit l'autre jour, le National-Canadien est à mettre un autre revêtement aux ponts du *Scotia II*, ce qui permettra de transborder soixante automobiles de plus par traversée cette année. Cette mesure devrait contribuer à améliorer la situation.

M. FISHER: Est-ce que le gouvernement et les chemins de fer admettent que ce service a été très médiocre et font-ils des efforts réels en vue de l'améliorer?

M. HEES: Je ne crois pas que ce service soit vraiment mauvais. Le trafic y est très considérable et le National-Canadien ainsi que le ministère se sont efforcés tous deux d'en faire un service efficace.

M. CHEVRIER: L'*Abegweit* n'est-il pas un bon transbordeur?

M. HEES: Oui, il est satisfaisant et on peut en dire autant du *Prince-Edward Island* et du *Scotia II*. Ces bateaux font un bon service et nous essayons de les rendre encore plus efficaces. Ces efforts caractérisent d'ailleurs le National-Canadien et le ministère des Transports.

M. McPHILLIPS: Qui peut nous dire la cause de ce gros déficit?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Combien de véhicules ce bateau a-t-il transportés?

M. GORDON: De quel bateau parlez-vous?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit toujours du crédit 410, "Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard."

M. McPHILLIPS: On n'a pas encore répondu à ma question.

M. HEES: Vous remarquerez que le déficit a diminué de façon soutenue au cours des trois dernières années.

M. GORDON: Le déficit représente la différence entre le coût d'exploitation du service de transbordement et la partie du revenu qui est affectée à cette exploitation. Il est donc évident que nous ne pouvons absolument pas combler les dépenses brutes de l'exploitation.

M. McPHILLIPS: Cela revient à dire qu'il n'y a pas assez de trafic.

M. HEES: Non, je ne dirais pas cela car les bateaux actuels sont employés à plein rendement. Le coût des bateaux est trop élevé en comparaison de la capacité de rendement du trafic et nous aurons toujours un déficit. Nous devons faire face à ces dépenses afin de desservir l'Île du Prince-Édouard et de respecter l'engagement général conclu à cet égard à l'époque de la Confédération.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Combien de véhicules ont été transportés par ce service?

Le PRÉSIDENT: Les bateaux travaillent à plein rendement.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Qu'est-ce que cela représente en chiffres?

M. GORDON: Je peux vous décrire le trafic d'après les différentes catégories. En 1958, le service a transporté 23,362 camions et autobus et 118,638 automobiles; le nombre des wagons-marchandises a atteint 54,983 et celui des wagons-voyageurs, 3,954.

M. DRYSDALE: Avez-vous sous la main les chiffres relatifs aux revenus et aux dépenses d'exploitation?



M. GORDON: Les recettes d'exploitation pour 1958 ont été de \$682,857 et les dépenses d'exploitation totales de \$2,650,985.

M. CREAGHAN: Est-ce que le National-Canadien verse une redevance au ministère des Transports pour chaque wagon et chaque unité de son matériel?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Il n'y a pas de charge fixe d'administration. Incidemment, cette question est du même ordre que les subventions et je suppose que vous y reviendrez quand la discussion portera sur les dispositions particulières à Terre-Neuve. Pour fin d'administration, on considère qu'il s'agit purement et simplement d'une opération terrestre. Cette opération consiste à amener sur l'Île du Prince-Édouard le trafic de l'expéditeur au consommateur, comme si le détroit n'existait pas.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): C'est donc à proprement parler une subvention à l'Île du Prince-Édouard.

M. GORDON: C'est exact.

(Le crédit 410 est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Nous passons au crédit 411: "Service de transbordement à Terre-Neuve et ports terminus".

M. HEES: Ce crédit a pour but de combler le déficit du service de transbordement de Port-aux-Basques. Le déficit a atteint l'an passé \$4,738,000 comparativement au déficit de 1958, qui était de \$5,770,651. Le déficit de 1957 se chiffrait à \$5,978,398. De nouveau, vous constaterez que le déficit décroît peu à peu.

M. DRYSDALE: Comment les choses se passaient-elles avant la Confédération? Qui exploitait ce service? Est-ce que c'était les Anglais?

M. HEES: Vous trouverez cela en consultant l'entente de 1949 relative à l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération.

M. GORDON: Le gouvernement de Terre-Neuve exploitait ce service avant l'union et voyait à son entretien.

M. DRYSDALE: Voudriez-vous me répéter le montant du déficit?

M. HEES: L'an passé il se chiffrait à \$4,738,000; l'année précédente, à \$5,770,651 et il y a trois ans, à \$5,978,398.

M. DRYSDALE: Vous ne connaissez pas le total des déficits subis depuis l'union?

M. HEES: Non.

M. MCPHILLIPS: Est-ce que le navire *William Carson* appartient au ministère des Transports ou au National-Canadien?

M. HEES: Il appartient au ministère des Transports, mais c'est le National-Canadien qui l'exploite pour notre compte.

M. BROOME: Il y a une question que je voudrais poser. Elle n'est peut-être pas tout à fait à propos, mais je crois qu'elle l'est. Est-ce que Terre-Neuve et l'Île du Prince-Édouard reçoivent ces subventions parce que les facilités de transport en question sont des entreprises d'intérêt public?

M. HEES: Oui.

M. BROOME: Pourquoi le service de transbordement entre Vancouver et l'île de Vancouver ne jouit-il pas de conditions analogues?

M. CHEVRIER: Parce qu'on a pris cet engagement au moment de l'union de Terre-Neuve; il n'y a pas de disposition semblable en ce qui concerne la Colombie-Britannique.

M. MCPHILLIPS: Oh oui, il y en avait une.

M. CHEVRIER: Montrez-la nous. On m'a fait cette affirmation plusieurs fois, mais je n'ai jamais pu en avoir la preuve.



Le PRÉSIDENT: J'espère que nous n'entamerons pas encore le débat à propos de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la confédération.

M. HEES: Le Canada a-t-il accordé des avantages de ce genre à la Colombie-Britannique lors de son entrée dans la Confédération?

M. BROOME: Des réseaux de transport devaient relier notre province au reste du Canada et, comme l'île de Vancouver fait partie de la Colombie-Britannique, elle aurait dû jouir de cet avantage.

M. HEES: Je ne connais aucune disposition de ce genre.

M. FISHER: Votre ministère n'a pas l'intention de revenir sur cette disposition de l'union?

M. HEES: Non, il n'a pas l'intention de modifier cet article ou aucun autre article.

(Le crédit 411 est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Nous passons au numéro 419 qui se rapporte à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

(Le crédit 419 est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, messieurs, d'avoir approuvé le rapport annuel des chemins de fer Nationaux et les autres rapports. Monsieur Gordon, je crois pouvoir dire au nom du Comité que nous apprécions le courtoisie et les efforts infatigables que vous faites pour nous fournir tous les renseignements que nous demandons. Je sais que le Comité apprécie hautement les services que vous et votre personnel nous avez rendus.

M. FISHER: M. Gordon nous a fait une proposition hier et je crois que nous pensons tous sérieusement à remanier les méthodes et les règlements du Comité en ce qui concerne cette question. A mon avis, il ne faudrait pas agir précipitamment. M. Gordon trouvera peut-être que la déclaration qu'il a faite hier ne contient pas tous les détails nécessaires. Je me demandè s'il ne consentirait pas à présenter un mémoire écrit contenant ses propositions à ce sujet.

M. GORDON: Oui, j'aimerais dire un mot à ce sujet. Je serais très heureux, en effet, de donner une forme plus logique à ma proposition en la mettant par écrit. Je désire toutefois insister sur le fait que je me rends à la demande du Comité. J'ai remarqué que certains comptes rendus parus dans les journaux de ce matin reproduisent assez fidèlement ma proposition, mais qu'ils pourraient donner l'impression que je suis devenu plutôt belliqueux ou un peu trop catégorique. Je fais cette proposition parce que je crois que le Comité est intéressé à adopter une méthode de procédure qui rendra son travail plus efficace.

Le PRÉSIDENT: Je crois que votre déclaration a été amenée par une question de M. Fisher. Il ne faudrait pas induire les gens en erreur. M. Gordon a parlé très clairement hier et j'ai pensé à ses paroles deux ou trois fois pendant la soirée. Il ne s'agissait pas d'une proposition spontanée de M. Gordon; on lui a demandé son avis et il l'a donné. Je ne voudrais pas qu'on répande la mauvaise impression que le président du chemin de fer va donner des instructions au Comité.

M. FISHER: Nous lui avons demandé de faire cette suggestion avec le consentement général.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité serait heureux que M. Gordon mette sa proposition sous forme de lettre.

M. CHEVRIER: Si M. Gordon vous présente sa proposition sous forme de lettre ou de mémoire, est-ce qu'il serait possible d'en obtenir des exemplaires avant que le rapport du Comité ne soit rédigé. De cette façon, nous pourrions l'étudier et peut-être même en faire la recommandation au Parlement. C'est certainement une proposition qui mérite d'être étudiée avec soin. Je suis



persuadé que tous les membres du Comité s'accordent à dire que M. Gordon n'aurait pas fait cette proposition ou cette déclaration si un membre du Comité ne lui en avait pas fait la demande.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons prendre cette question en considération.

M. FISHER: Pourrais-je demander au président de retarder l'étude de cette partie du travail du Comité jusqu'à ce que nous ayons le compte rendu imprimé de cette partie de nos délibérations; pour ma part, j'aimerais que ce changement de procédure ait lieu, mais je voudrais aussi que les remarques qui ne sont pas essentielles soient séparées de ce qui a une valeur permanente.

M. CHEVRIER: Je crois que vous devez faire un rapport sur les affaires des Chemins de fer Nationaux presque immédiatement; mais, pour satisfaire à la demande de M. Fisher, ce pourrait être un rapport intérimaire et nous pourrions réserver la question en litige pour un deuxième ou un troisième rapport ou pour un rapport supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Ce serait le seul moyen de procéder à moins que le rapport sur cette nouvelle question ne soit accepté très rapidement.

M. FISHER: Je crois qu'il s'agit d'une chose sérieuse et que nous ne devrions pas l'expédier en vitesse et lancer cette question à la Chambre avant d'en avoir fait une étude sérieuse.

Le PRÉSIDENT: Il sera difficile de faire l'étude habituelle sans restreindre la discussion jusqu'à un certain point. Il faudrait réfléchir sérieusement avant de proposer au Parlement d'étudier à l'avenir l'administration du National-Canadien de la manière proposée. Quelques-uns d'entre vous trouvaient déjà que les limitations étaient trop nombreuses. Peut-être n'y aura-t-il pas autant de latitude. M. Fisher fait un signe de dénégation; il ne veut pas, sans doute qu'on impose trop de restrictions.

M. FISHER: Je suis en faveur de certaines restrictions. Je crois que les objections portaient plutôt sur le fait que le Comité est déjà porté à dire trop précipitamment "adopté... adopté".

Le PRÉSIDENT: L'existence de certaines restrictions nous aiderait à adopter les articles plus rapidement et à éliminer toutes les questions qui ne sont pas pertinentes. Voilà le genre de restrictions que je voudrais. L'examen du Comité devrait avoir un caractère plus pratique qui tiendrait compte du fait que le National-Canadien est une entreprise commerciale qui doit faire concurrence au Pacifique-Canadien. Comme je l'ai dit hier, il est difficile pour une compagnie de faire concurrence à une autre entreprise, de se faire critiquer dans tout le pays pour toutes sortes de choses et de subir un examen auquel la compagnie rivale n'a pas à se soumettre. Je crois que cet examen devrait avoir un caractère plus pratique.

Si M. Gordon nous fait parvenir son exposé de la façon proposée, je serais très heureux de coopérer par tous les moyens et le Comité s'occupera de cette proposition. Cela ne veut pas dire que nous l'accepterons en entier, mais, en raison de l'expérience de M. Gordon non seulement comme président du National-Canadien mais comme homme d'affaires, sa proposition mérite tout notre intérêt. Nous pouvons sans aucun doute y trouver quelque chose qui sera nouveau et efficace et qui aidera le Comité à atteindre son but. Je crois que le Comité ne peut fonctionner efficacement quand il s'étend longuement sur un point particulier et qu'il se perd dans des considérations relatives à d'autres parties de l'exploitation qui ne se rapportent pas au sujet à l'étude. Je ne sais si nous pourrions améliorer le rendement du Comité; mais, du moins, nous essaierons de le faire.



M. CHEVRIER: Avant de conclure, monsieur le président, j'aimerais répéter au président du National-Canadien les propos que vous lui teniez il y a un moment. Nous apprécions l'obligeance avec laquelle il nous a renseignés malgré la somme de travail que cela représente pour lui et pour ses collègues.

Le PRÉSIDENT: Je suis persuadé, monsieur Gordon, que tous les membres du Comité désirent vous rendre ce témoignage.

M. GORDON: Je vous remercie beaucoup, messieurs. J'aimerais maintenant faire une remarque en ce qui concerne votre rapport. Il importe qu'il soit présenté sans tarder afin de ne pas retarder l'adoption de la Loi sur le financement et la garantie des chemins de fer Nationaux. Le ministre connaît les avantages qu'il y a à faire adopter cette loi sans délai. J'espère que vous pourrez faire un rapport intérimaire qui permettra l'adoption de la loi au plus tôt, car un délai aurait des conséquences assez sérieuses.

M. CHEVRIER: J'ai proposé tantôt que nous fassions notre rapport immédiatement et que nous remettions à plus tard l'étude de la proposition de M. Fisher.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par "immédiatement"? Au début de la semaine?

M. CHEVRIER: Dès que nous aurons complété notre travail au sujet du National-Canadien et d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Aussitôt que nous le pourrons.

M. CHEVRIER: Oui, c'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez procéder plus rapidement à l'égard d'Air-Canada que vous ne l'avez fait pour le National-Canadien, nous pourrons nous rendre à ce désir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Chevrier pourrait y contribuer en entamant ce sujet dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que M. Gordon McGregor et son personnel sont présents. Nous étions sans doute trop optimistes hier soir, monsieur McGregor, quand nous projetions de commencer l'examen des affaires d'Air-Canada à 10 heures et demie. C'était notre intention, mais je crois qu'il serait préférable de ne commencer l'étude de cette question qu'après la période des interpellations à l'appel de l'ordre du jour, à moins que vous ne desiriez commencer dès maintenant. Il reste à peu près quinze minutes. Nous devons être à l'avant de l'édifice à 11 heures et demie.

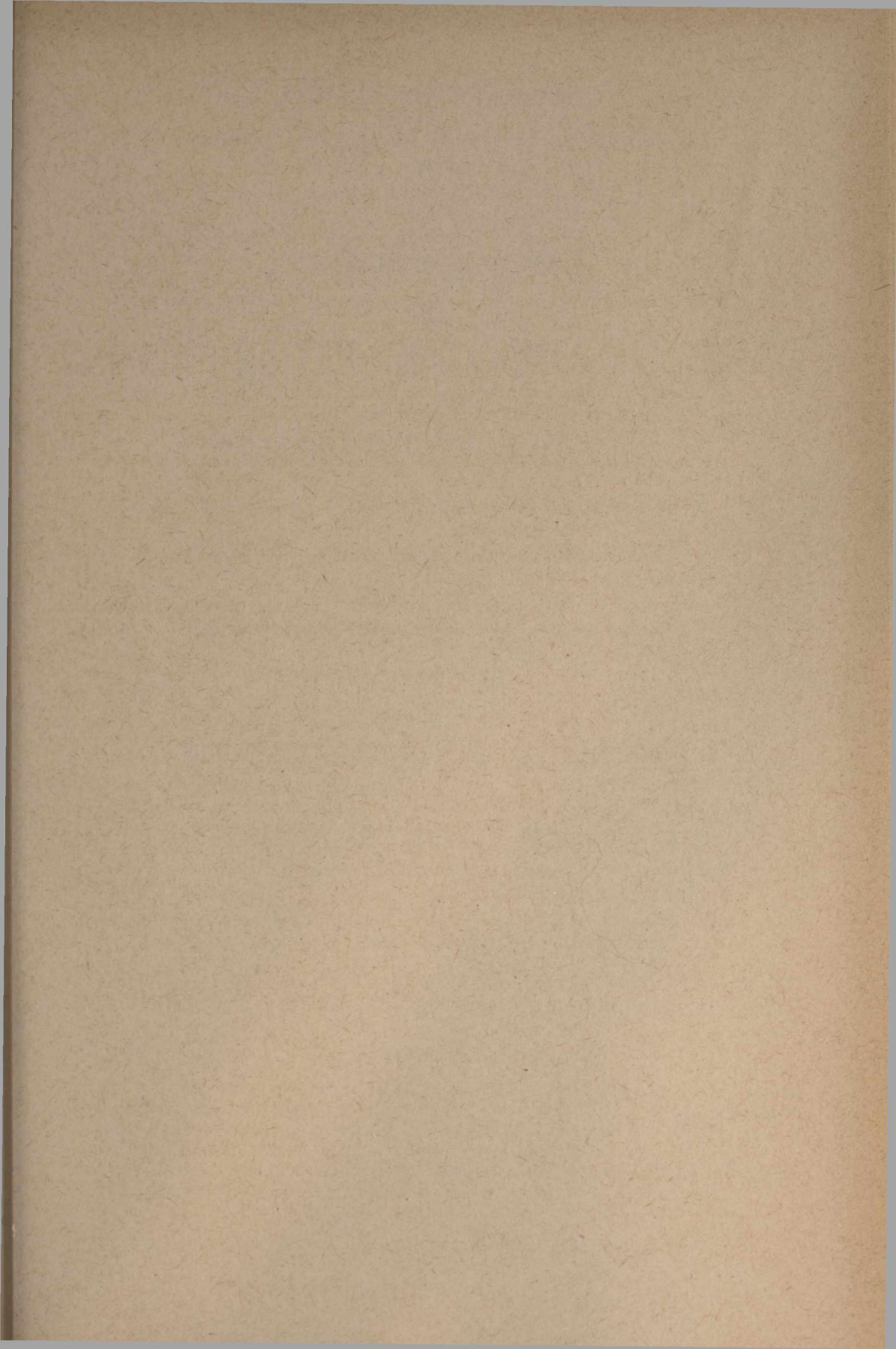
M. CHEVRIER: Jusqu'à quelle heure avons-nous?

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à 11 heures et demie. Désirez-vous que nous abordions ce sujet immédiatement après l'appel de l'ordre du jour?

(Assentiment.)

NOTA: La séance de l'après-midi sera consacrée à la compagnie Air-Canada. Voir le fascicule n° 3.











**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session de la vingt-quatrième législature  
1959

---

**COMITÉ SESSIONNEL**

**DES**

**CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES  
et de  
LA MARINE MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

**Président: l'honorable W. EARL ROWE**

---

**PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES**

Fascicule 3

comprenant le

**DEUXIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE**

---

**SÉANCE DU JEUDI 7 MAI 1959**

(après-midi)

---

**AIR-CANADA**

Rapport annuel de 1958 - Rapport des vérificateurs au Parlement (1958) - Budget de premier établissement pour 1959.

**TÉMOINS :**

M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, accompagné de MM. H. W. Seagrim, vice-président, W. S. Harvey, contrôleur, R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures, S. W. Sadler, contrôleur-adjoint et Leo Palmer, gérant des relations extérieures (Ottawa).

(Les procès-verbaux et témoignages relatifs aux Chemins de fer nationaux du Canada furent aux fascicules 1 et 2.)







## DEUXIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

Mardi, 12 mai 1959.

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

### DEUXIÈME RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes le mercredi 29 avril 1959, le Comité a étudié les crédits 410, 411 et 419 tels qu'ils apparaissent au budget principal des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1960 et dont voici le texte :

410 - Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus .....	\$1,741,000
411 - Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus .....	4,738,000
419 - Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes .....	14,100,000

Le Comité a aussi étudié le budget des dépenses de premier établissement et le compte des recettes prévues pour 1959 du National-Canadien, ainsi que le budget des dépenses de premier établissement et le budget des immeubles et du matériel, de la compagnie Air-Canada pour l'année 1959.

Votre Comité a approuvé ces budgets.



## ORDRES DE RENVOI

Mercredi 29 avril 1959.

**Il est ordonné.** — Qu'un Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et contrôle soit institué aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux "Canadian National (West Indies) Steamships" et à Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre; et que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction relative au nombre des membres, ledit comité se compose de vingt-six membres.

Mercredi 29 avril 1959.

**Il est ordonné.** — Que le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se compose de MM. Badanai, Bourbonnais, Brassard (Lapointe), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Granger, Grills, Horner (Jasper-Edson), Kennedy, McPhillips, McWilliam, Martini, Mitchell, Monteith (Verdun), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (Simcoe-Nord) et Tassé; que les rapports annuels pour 1958 des Chemins de fer Nationaux du Canada, de la "Canadian National (West Indies Steamships Limited)", du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi que les rapports présentés au Parlement par les vérificateurs au sujet des Chemins de fer Nationaux du Canada et des "Canadian National (West Indies) Steamships Limited, déposés le 14 avril, le rapport annuel d'Air-Canada pour 1958 et le rapport présenté au Parlement par les vérificateurs au sujet d'Air-Canada pour 1958, déposés le 10 avril de même que les budgets pour 1959 des Chemins de fer Nationaux du Canada, de la "Canadian National (West Indies) Steamships Limited" et d'Air-Canada, déposés le 20 avril, soient déferés au Comité sessionnel des Chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande; que les postes n° 410 — Service de transbordement de l'île du Prince-Édouard et des ports terminus, n° 411 — Service de transbordement de Terre-Neuve et des ports terminus, et n° 419 — Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, qui figurent au budget principal des dépenses de 1959-1960, soient retirés du comité des subsides et déferés audit comité, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides en ce qui concerne le vote des deniers publics.

Lundi 4 mai 1959.

**Il est ordonné** — Que le quorum du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit fixé à 10 membres; que ledit Comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre; que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue.

Certifié conforme.

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



## PROCÈS-VERBAL

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(8)

Le Comité se réunit aujourd'hui, à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. Earl Rowe.

**Présents :** MM. Broome, Carter, Chevrier, Creaghan, Fisher, Fraser, Granger, Horner (Jasper-Edson), Martial, McPhillips, Mitchell, Pascoe, Rowe, Smith (Calgary-Sud), Smith (Simcoe-Nord), et Tassé (16).

**Aussi présents :** M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, accompagné de MM. H. W. Seagram, vice-président (Exploitation), W. S. Harvey, contrôleur, R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures, S. W. Sadler, contrôleur-adjoint, et Léo Palmer, gérant des relations extérieures (Ottawa).

Le président présente M. McGregor et les membres de son personnel et annonce l'étude du rapport annuel (1958) d'Air-Canada.

Sur proposition de M. Broome, appuyé par M. Pascoe, le rapport est adopté après avoir été étudié et après que M. McGregor eut rendu témoignage.

Sur proposition de M. Drysdale, appuyé par M. Creaghan, **Il est décidé** — que les renseignements sur l'embarquement des passagers ne soient donnés qu'aux membres qui les demandent.

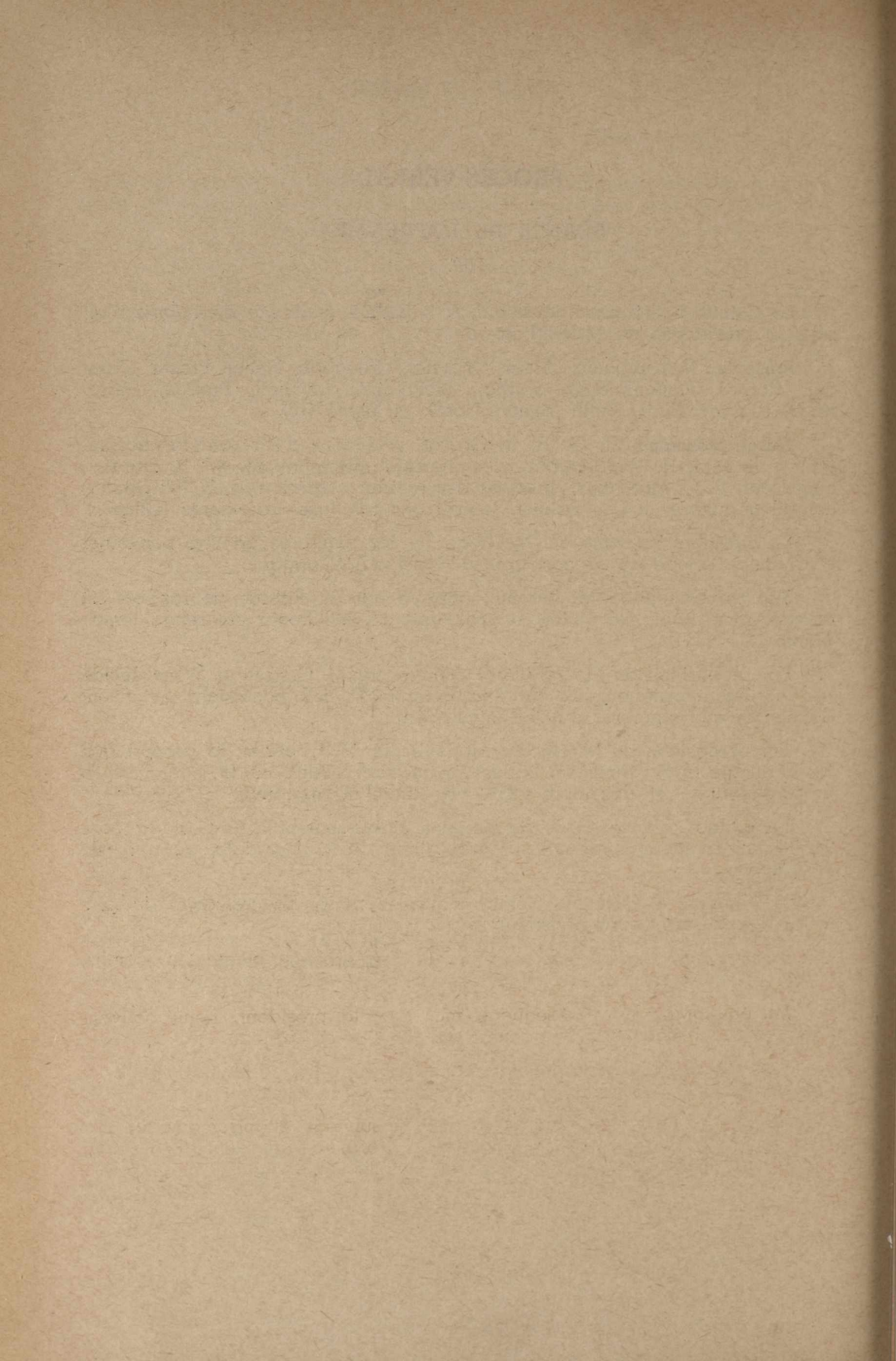
Sur proposition de M. Chown, appuyé par M. Chevrier, le rapport que les vérificateurs ont remis au Parlement au sujet d'Air-Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1958, est étudié et approuvé.

Le budget des dépenses de premier établissement d'Air-Canada pour 1959 est également approuvé sur proposition de M. Drysdale, appuyé par M. Chown.

A 5 heures et quart, le Comité s'ajourne pour être convoqué de nouveau à la demande du président.

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







## TÉMOIGNAGES

Jeudi 7 mai 1959.

Le PRÉSIDENT : Nous sommes maintenant en nombre. À ma droite, vous reconnaissez M. Gordon R. McGregor, président d'Air-Canada, puis, à la suite, M. H. W. Seagrim, vice-président (Exploitation), M. W. S. Harvey, contrôleur, M. R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures, et M. S. W. Sadler, contrôleur-adjoint. Nous sommes réunis pour étudier le rapport annuel d'Air-Canada pour 1958.

M. CARTER : Monsieur le président, je propose que nous considérions ce rapport comme ayant été lu. Nous avons tous été à même de le lire, et, en le considérant comme ayant été lu, nous gagnerons du temps.

Le PRÉSIDENT : Êtes-vous en faveur de cette proposition ?

M. McPHILLIPS : Non.

M. CARTER : J'ai proposé que nous considérions le rapport comme ayant été lu et que nous indiquions dans le compte-rendu qu'il a été lu au lieu de faire perdre le temps du président à le lire.

Le PRÉSIDENT : C'est sans importance. L'autre jour, à propos des chemins de fer, M. Chevrier proposait une autre façon de procéder. C'est le Comité qui voulait que nous considérions le rapport comme ayant été lu. Nous irons peut-être plus vite si nous faisons cela aujourd'hui.

M. CHEVRIER : Il y a une différence. C'était parfait pour le rapport du National-Canadien, mais je ne trouve pas que cela le soit pour le rapport d'Air-Canada, et je suis porté à partager l'avis de M. Carter. Peut-être pourrions-nous seulement poser des questions à M. McGregor ?

Le PRÉSIDENT : C'est un rapport très bien fait et je ne crois pas qu'il devrait y avoir trop de questions. Il ne faudra sans doute pas plus de temps pour l'approuver que pour le lire.

M. BROOME : Par conséquent, monsieur le président, nous pouvons poser des questions d'ordre général au sujet de ce rapport ?

Le PRÉSIDENT : Certainement. Nous évitons ainsi de nous perdre dans les détails.

Si c'est possible, je voudrais que nous suivions quand même un certain ordre. M. McGregor est ici pour répondre à vos questions. Vous trouverez en première page le tableau des recettes et revenus.



**RAPPORT ANNUEL**

Montréal, le 18 février 1959

A l'Honorable Ministre des Transports,  
Ottawa,

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration d'Air-Canada a l'honneur de vous présenter son rapport annuel sur l'année 1958.

**Revue financière**

L'exploitation en 1958 a donné un revenu net de \$547,429.

Le revenu total s'est élevé de 15 pour 100 au chiffre de \$120,554,769. Ce pourcentage soutient l'allure des dernières années. L'accroissement du volume du transport s'est effectué lentement au début de 1958, mais il est redevenu de plus en plus rapide au fur et à mesure que les mois s'écoulaient.

Le revenu des passagers, supérieur de 17 pour 100 à celui de 1957, a fourni 84 pour 100 du revenu total. Le revenu unitaire par passager-mille que la Société a reçu du trafic des passagers est sensiblement le même qu'en 1957 si on le calcule à la même échelle de millage. Les tarifs des classes touriste sur les routes nord-américaines et économique sur les long-courriers de l'Atlantique-Nord ont bénéficié de réductions notables compensées, toutefois, par des augmentations dans les classes plus coûteuses de l'Atlantique-Nord et sur les lignes qui traversent la frontière américaine, ces dernières occasionnées par la hausse des tarifs des entreprises de transport aérien des États-Unis. Le coefficient d'utilisation en passagers a fléchi de 70.7 pour 100 à 69.3 pour 100. Une baisse aussi marquée tend fortement à réduire le bénéfice, mais cela faisait partie de l'amélioration prévue du service annoncée il y a trois ans et on en avait tenu compte dans l'établissement du budget d'exploitation de 1958.

Le revenu du transport du courrier s'est légèrement accru pour atteindre le chiffre de \$9,893,622. L'effet qu'aurait pu avoir sur le revenu une augmentation du volume de 5 pour 100 s'est trouvé réduit par le fait que le contrat actuel en vertu duquel Air-Canada fait du transport postal au Canada stipule un tarif dégressif. Les revenus des messageries et du fret se sont maintenus approximativement aux mêmes niveaux qu'en 1957.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à la somme de \$118,040,783, soit une augmentation de 14 pour 100 sur 1957.

Une plus forte proportion d'appareils modernes dans la flotte a eu pour effet de réduire le coût en carburant et les frais d'entretien direct par rapport au nombre de tonnes-milles produites. En revanche, la modernisation a accru le compte de l'amortissement et celui des intérêts du capital emprunté.

L'activité de l'entreprise croissant, le nombre moyen de ses employés a augmenté de 5.7 pour 100, tandis que la moyenne du salaire annuel s'est élevée de 7 pour 100. Il en a résulté que le compte salaires et gages accuse une augmentation de 13 pour 100 en 1958 pour former la somme de \$50,524,435. Les avantages sociaux accordés aux employés se sont accrus en même temps. Salaires et gages ont atteint la proportion de 43 pour 100 de l'ensemble des dépenses d'exploitation.



Les immobilisations se sont élevées au cours de l'année à \$33,900,000, dont \$31,300,000 en achats d'appareils et de pièces de rechange.

### **Accroissement du Service et du Trafic**

En 1958, la Société a accru de 20 pour 100 sa capacité de transport de passagers pour offrir deux milliards de sièges-milles disponibles. Cette expansion ordonnée de l'activité de l'entreprise s'est effectuée par la mise en service d'appareils additionnels, l'ouverture de nouvelles routes et l'accroissement sur maintes lignes de la fréquence des vols. La capacité ainsi accrue a été plus que suffisante pour répondre à l'accroissement correctement prévu de 17 pour 100 du trafic des passagers.

Durant les mois où la demande est le plus élevée, Air-Canada a effectué onze vols transcontinentaux par jour dans les deux sens, offrant ainsi quotidiennement à peu près 650 sièges aller-retour. Conformément aux projets à long terme de la Société on a inauguré un troisième vol transcontinental par Super Constellation qui a offert pour la première fois une liaison sans escale entre Edmonton et Toronto. On a aussi établi de nouvelles liaisons directes entre Calgary et Saskatoon, Toronto et Moncton et Montréal et Halifax.

Air-Canada, qui a fait oeuvre d'initiatrice dans l'utilisation de la turbo-propulsion en Amérique du Nord, a étendu son service de Viscount à douze autres localités au Canada : Sault-Sainte-Marie, Sudbury, North Bay, Timmins, Earlton, Rouyn-Noranda, Val d'Or, Sydney, Stephenville, Saint-Jean (Terre-Neuve) et Gander. L'aéroport de Kapuskasing ne possédant pas les installations voulues pour la manoeuvre des nouveaux appareils plus considérables, le service à cet endroit fut discontinué. Une entreprise locale y a, cependant, institué un service qui remplace celui d'Air-Canada.

En juillet, quand le transport maritime entre l'île de Vancouver et la terre ferme a été interrompu, Air-Canada a établi d'urgence un port aérien. En cinq jours, on a effectué 350 vols pour transporter 11,500 passagers.

La Société a étendu son réseau international pour y inclure la Belgique, la Suisse et l'île antillaise d'Antigua. Les deux plus importantes villes de langue française du monde, Paris et Montréal, ont été reliées directement par l'inauguration d'une ligne sans escale. A l'avantage particulier des Canadiens de l'ouest du pays, on a établi entre Vancouver et Londres une nouvelle route transatlantique raccourcie avec escale à Winnipeg.

Quinze vols par semaine dans chacune des deux directions qui fournissaient approximativement 1,000 sièges aller-retour étaient à l'horaire transatlantique régulier de la Société durant la période de pointe de l'été.

Le 1<sup>er</sup> janvier, en dépit de la hausse générale des prix des marchandises et des services, Air-Canada a apporté à son tarif domestique de la classe touriste des réductions qui vont jusqu'à 20 pour 100. Ce changement, rendu possible par les effets économiques de l'augmentation du volume du trafic, s'est produit à un moment où les principales entreprises de transport aérien des États-Unis, qui venaient d'être autorisées à élever provisoirement leurs tarifs de 6 1/2 pour 100, s'efforçaient d'obtenir la permission de les hausser davantage. La moyenne des tarifs d'Air-Canada est maintenant à peu près celle des tarifs qui sont en vigueur aux États-Unis, bien que le coût de l'exploitation du transport aérien soit considérablement plus élevé au Canada, Air-Canada, de plus, a étendu son plan budgétaire à ses lignes domestiques en 1958.



De concert avec d'autres exploitants du transport international, la Société a créé un tarif de classe économique pour les voyages outre-mer. Cette classe à bas prix a eu une telle vogue que la Société a fait disparaître la classe touriste de ses appareils transatlantiques pour donner à la classe économique un plus grand nombre de sièges disponibles.

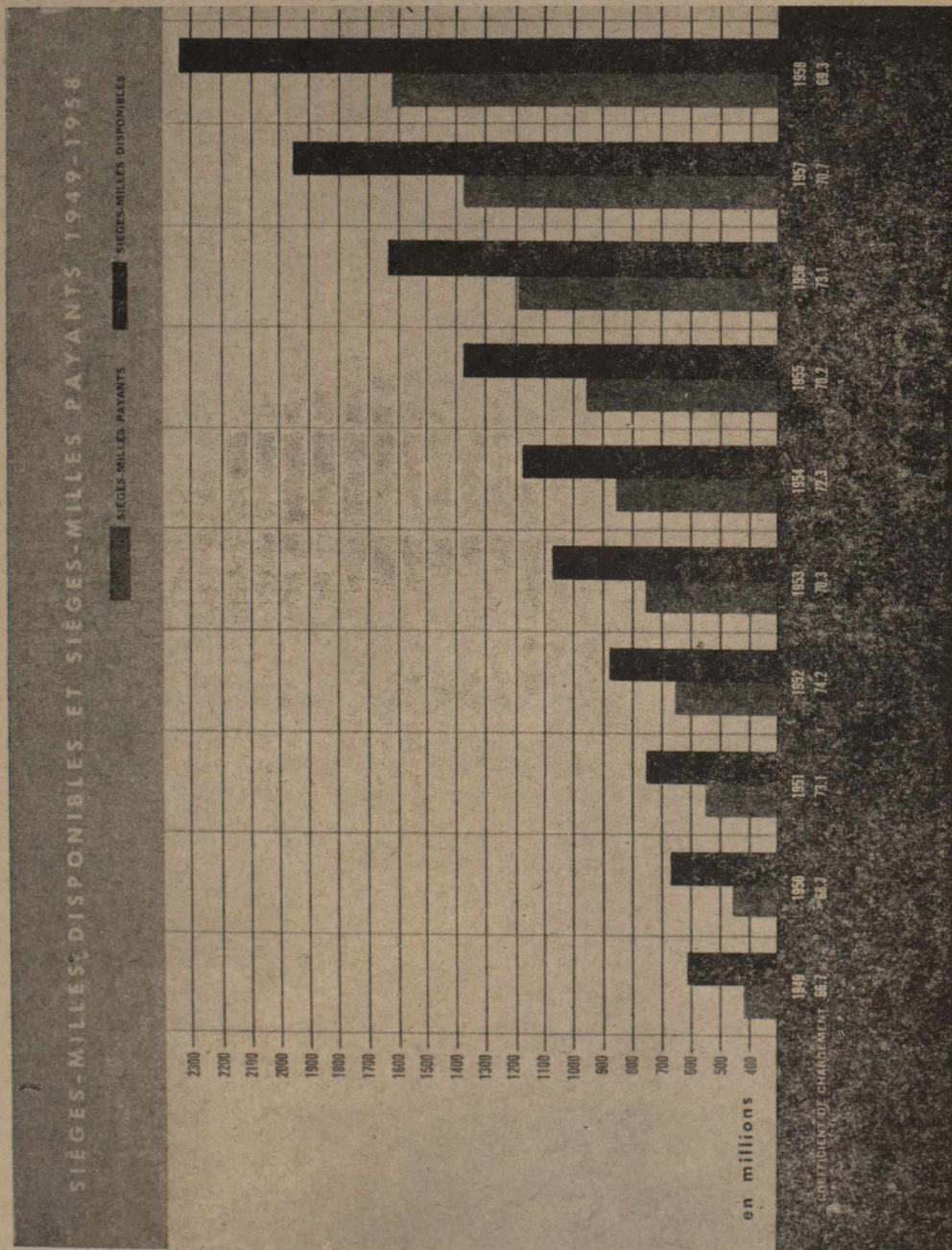
Tout au cours de l'année, une campagne de vente dynamique a soutenu l'exploitation. Un jury américain a désigné la Société Air-Canada parmi 200 compagnies qui participaient au concours comme étant l'entreprise de transport de l'Amérique du Nord qui faisait la meilleure publicité en 1958.

La Société a mis à la disposition des expéditeurs une forte capacité de transport de fret et de messageries, Air-Canada a maintenu un service aérien transcontinental de transport de marchandises effectué par des tout-cargos North Star dont chacun peut porter neuf tonnes de denrées et l'on est parvenu à réaliser la livraison dans les 24 heures dans un rayon de 1,500 milles et en deux jours aux points plus éloignés. Malheureusement on n'a utilisé qu'une faible partie de la capacité offerte au Canada, principalement parce que le trafic des marchandises qui s'effectue de l'Ouest à l'Est est nettement inférieur à celui qui s'effectue en sens inverse. Par la mise en vigueur de tarifs spéciaux et la mise en oeuvre de moyens publicitaires, Air-Canada s'est cependant efforcée dans la pleine mesure de ses moyens d'améliorer la situation. Si le déséquilibre du mouvement des marchandises quant aux destinations est resté grave en 1958, on a néanmoins observé quelques signes d'amélioration. Le transport aérien des marchandises au-dessus de l'Atlantique, cette année encore, a été considérable.

Air-Canada a transporté du courrier de première classe sur ses routes domestiques partout où le transport aérien offrait une livraison plus rapide. L'étroite coopération de la Société et du Ministère des Postes a continué de procurer aux Canadiens l'un des services de transport postal les plus avantageux du monde. Le revenu global du transport postal a de nouveau augmenté, mais, en vertu des stipulations du contrat signé par la Société, le prix unitaire reçu pour le transport fourni a encore diminué. Le graphique qu'on trouvera en page 12 fait bien voir la régularité de cette tendance au cours des dernières années.

Vers la fin de 1958, le réseau domestique et international d'Air-Canada mesurait 31,544 milles qui ne font pas double emploi et le service se ramifiait à travers le Canada et vers les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, les Bermudes et les Antilles. Entreprise nationale, Air-Canada dessert les grandes villes et des localités moins peuplées. Des 38 localités canadiennes que la Société dessert, 25 avaient en 1958 une population inférieure à 100,000 âmes et 11 d'entre elles comptaient moins de 25,000 habitants.

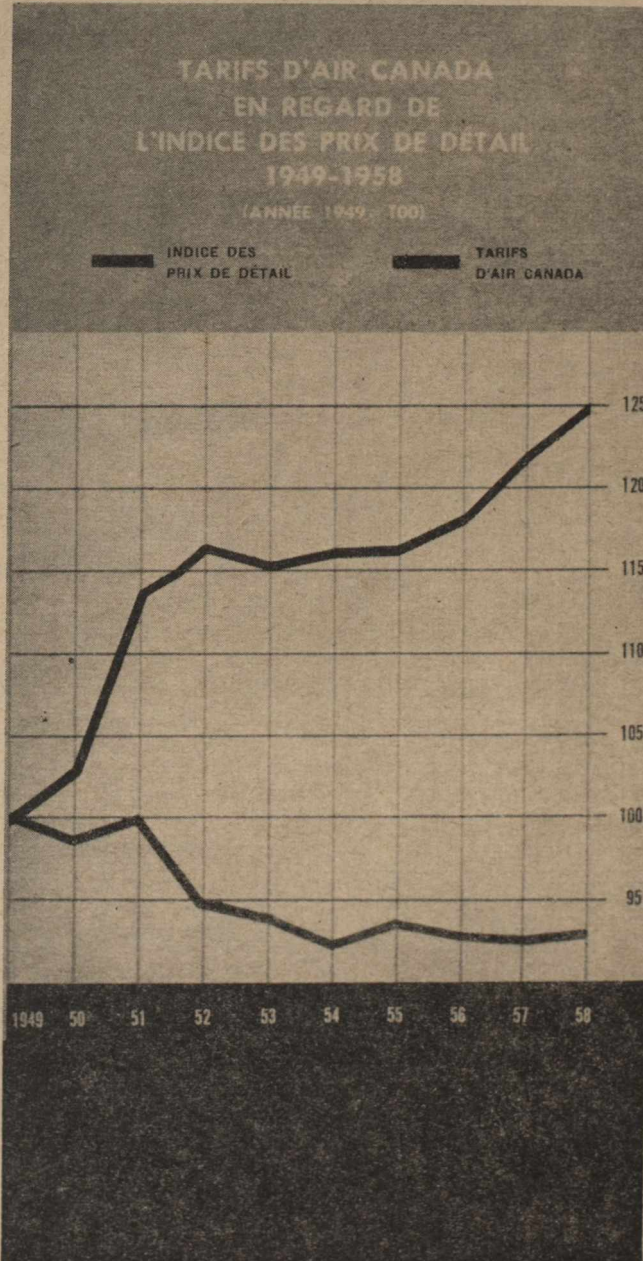






### Matériel et Installations

Quinze autres turbopropulseurs Viscount et un autre Super Constellation ont été mis en service au cours de 1958, tandis qu'on a retiré du service neuf autres DC-3. A la fin de l'année, la flotte active d'Air-Canada se composait de 46 Viscount, 12 Super Constellation, 21 North Star et 9 DC-3. Presque tous ces appareils étaient des quadrimoteurs parmi lesquels la proportion des turbopropulseurs était élevée. La Société a vendu douze DC-3 dont elle n'avait plus besoin, neuf d'entre eux à un exploitant des États-Unis.





Un Viscount a été détruit sur l'aire de trafic de l'aérogare de New York, en novembre, après avoir été frappé par un appareil qui appartenait à une autre entreprise. Il n'y a pas eu de passagers blessés.

On a presque terminé l'installation du radar-météo à bord des Super Constellation de la Société et plus de la moitié des Viscount en étaient pourvus vers la fin de l'année. Cet instrument, qui permet aux pilotes d'éviter les perturbations atmosphériques, procure aux passagers un vol plus régulier, plus confortable.

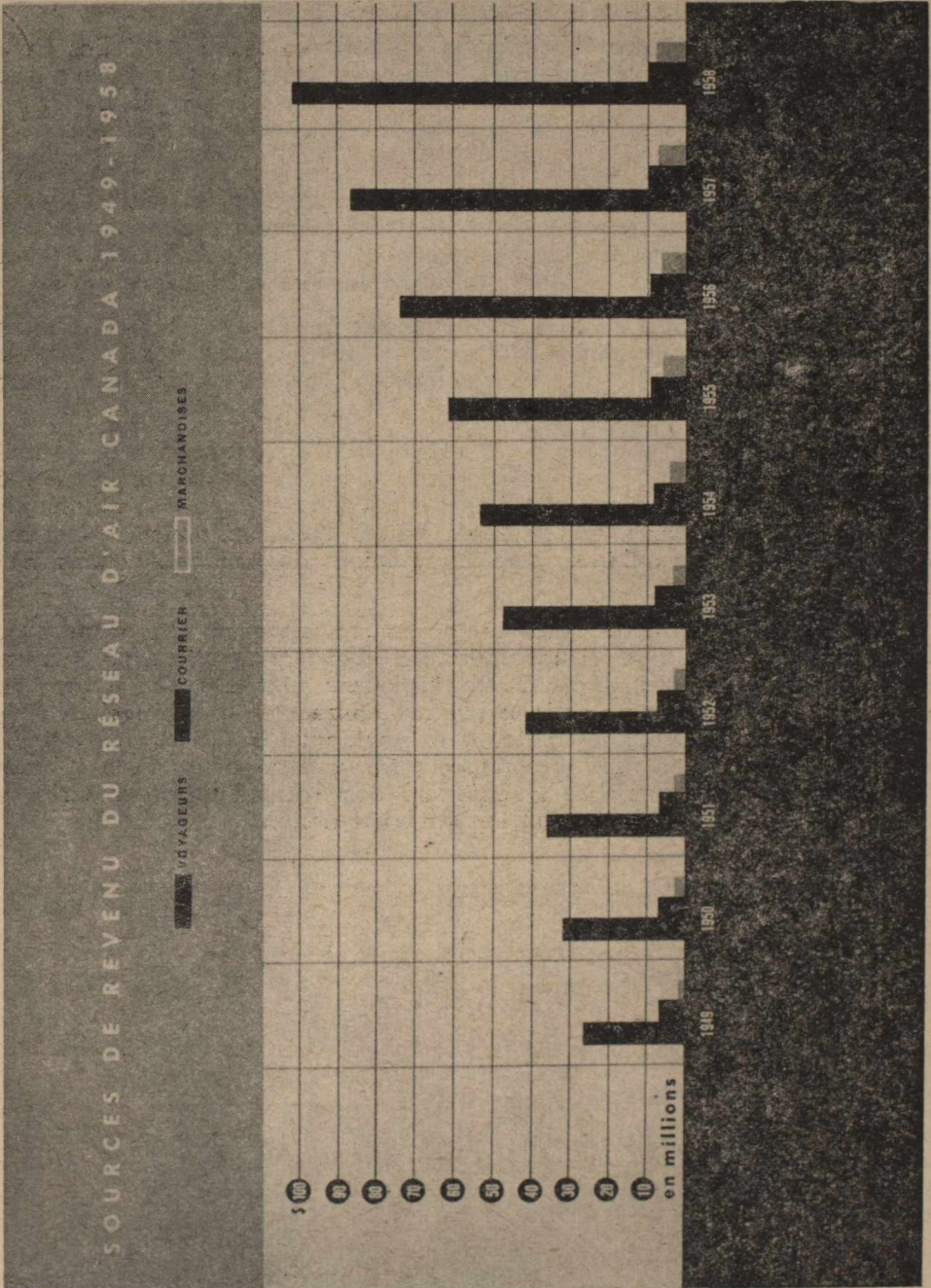
La rigueur avec laquelle la Société s'impose les normes les plus élevées quant aux appareils, à leur entretien et à leur révision s'est justifiée, cette année encore, par l'excellent comportement de la flotte. Plus de 97 pour 100 des plus de 48,800,000 milles inscrits à l'horaire ont été parcourus.

Le personnel, l'équipement et l'entretien des bureaux, ateliers et hangars de la Société ont donné pleine satisfaction. On a agrandi les installations là où un volume de trafic plus considérable ou l'extension de l'exploitation l'ont exigé.

Les travaux de construction de la nouvelle base d'entretien et de révision de Dorval, qui coûtera 20 millions de dollars, ont progressé rapidement au cours du dernier semestre. Cette base, qui comprendra des hangars, des ateliers et des magasins, érigée spécialement pour l'entretien des grands appareils à base de turbines, sera la première de son genre dans toute l'aviation commerciale.

La mise en oeuvre du vaste programme d'expansion des installations aéroportuaires et d'aide à la navigation du ministère des Transports a contribué à l'amélioration générale du service offert au public. La construction et les projets de construction de nouveaux immeubles, de nouvelles pistes et de dispositifs perfectionnés d'aide à la navigation aux aéroports qui sont des points terminus ont une importance particulièrement marquée. Comme précédemment, Air-Canada et le ministère des Transports ont travaillé en étroite collaboration à l'avantage du transport aérien.







## Personnel

La Société avait un personnel de 10,043 employés à la fin de 1958. Dans une mesure qui sort de l'ordinaire dans la plupart des industries, ce personnel comprenait une forte proportion de travailleurs spécialisés et de techniciens qui, pour la plupart, ont une longue expérience du transport aérien.

Air-Canada estime que son personnel possède une expérience et une formation égales ou supérieures à celles que peut offrir celui de n'importe quelle autre entreprise de l'industrie. Il est significatif qu'une augmentation de 5.7 pour 100 sur 1957 du nombre moyen de ses employés s'inscrive à côté d'une augmentation de 14 pour 100 du nombre de tonnes-milles rendues disponibles.

Les personnes qui sont entrées à son emploi au cours de l'année ont été choisies avec soin et le vaste service de formation de la Société s'est employé à les préparer à remplir efficacement et intelligemment leurs fonctions dans les diverses occupations de l'entreprise.

Air-Canada a continué de bénéficier de saines relations industrielles avec ses employés.

C'est avec le plus vif regret que la Société a accepté la démission de l'honorable H. J. Symington, C.M.G., C.R., du conseil d'administration. M. Symington, qui était à Air-Canada depuis sa fondation, a siégé au conseil d'administration au cours des vingt et une dernières années et fut le président de la Société de 1941 à 1947. Nul n'a plus apporté que lui à l'organisation et au progrès de la Société, qui portera toujours la marque de sa sagesse et de sa personnalité.

En décembre, M. E. W. Bickle a été élu au conseil d'administration de la Société.

## Projets

La Société prévoit que la vogue du transport aérien continuera de grandir en 1959 et elle accroîtra son service pour satisfaire à cette augmentation de la demande. La Société continuera d'améliorer son service sur de nombreuses routes domestiques en y accroissant la fréquence des vols et en les pourvoyant d'un matériel supérieur. Sur le plan international, Air-Canada établira une liaison avec Vienne le 1<sup>er</sup> mai et la Société se prépare à ajouter à son réseau d'outre-mer des lignes qui seront avantageuses pour le Canada.

On attend la livraison de quatre autres Viscount et d'un Super Constellation qui accroîtront considérablement la capacité de transport de l'entreprise.

Dans une perspective plus large, 1959 sera une année de transition et de préparation intensive à l'arrivée du grand appareil à réaction qui doit entrer en service en 1960. La livraison du premier des DC-8 de la compagnie Douglas commandés par la Société, d'une vitesse de 550 milles à l'heure, est prévue pour la fin de l'année courante. Capables de transporter jusqu'à 127 passagers, ces appareils réduiront presque de moitié la durée des vols sur les lignes transcontinentales et transatlantiques. Leurs dimensions, leur vitesse et le genre de propulsion qui les caractérise imposent des changements considérables dans les procédés techniques actuellement utilisés par l'entreprise. Si les grands appareils à réaction offrent d'énormes possibilités au double point de vue du service rendu au public et



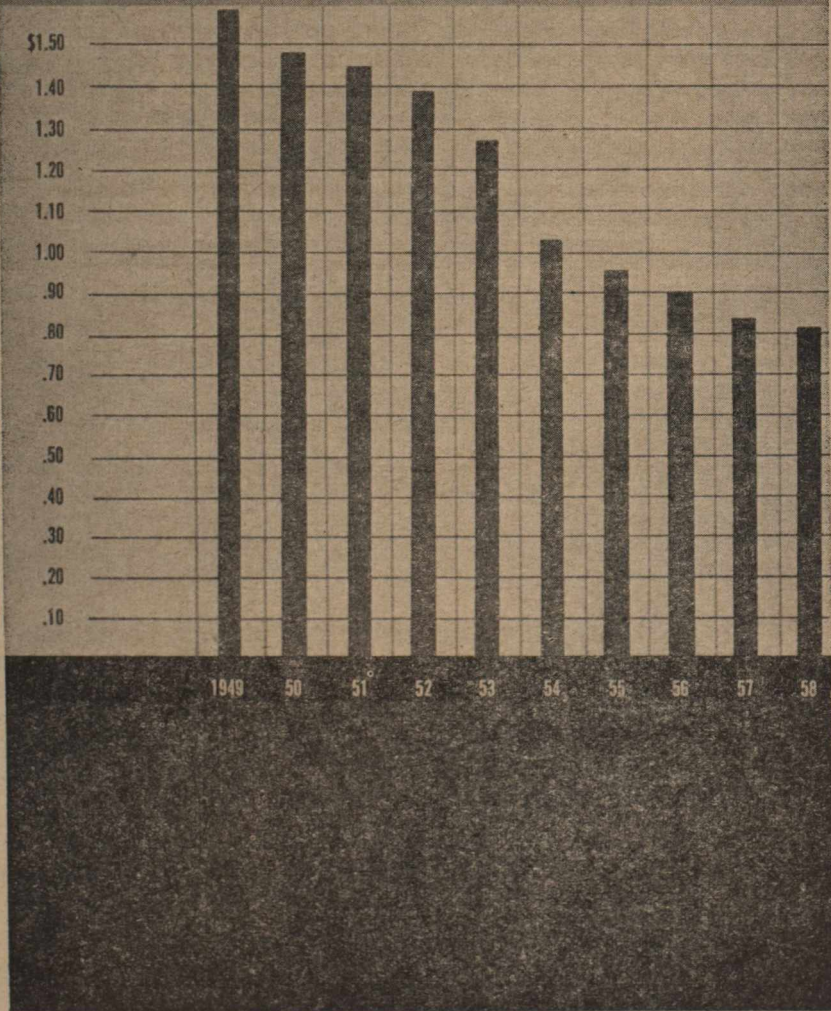
de son rendement en bénéfiques, tels sont aussi les problèmes qu'entraîne leur apparition sur nos pistes et que pose l'économie de leur exploitation. En 1959, l'organisation entière de l'entreprise aura terminé une période de sept années de préparation aux changements essentiels qu'ils apportent dans la technique de l'aviation.

Suivront bientôt les turbopropulseurs Vanguard de la compagnie Vickers, d'une vitesse de 420 milles à l'heure, qui seront livrés à la Société en 1960 et que celle-ci mettra en service en 1961. Une centaine de personnes pourront prendre place à bord de ces avions qui seront employés sur les routes interurbaines à forte densité de circulation et sur les lignes du Sud. La Société a commandé vingt Vanguard. Ceux-ci, les long-courriers DC-8 et les Viscount à court rayon de transport donneront à Air-Canada une flotte entièrement composée de quadrimoteurs à base de turbines, ce en quoi elle sera probablement la première de toute l'industrie du transport aérien.

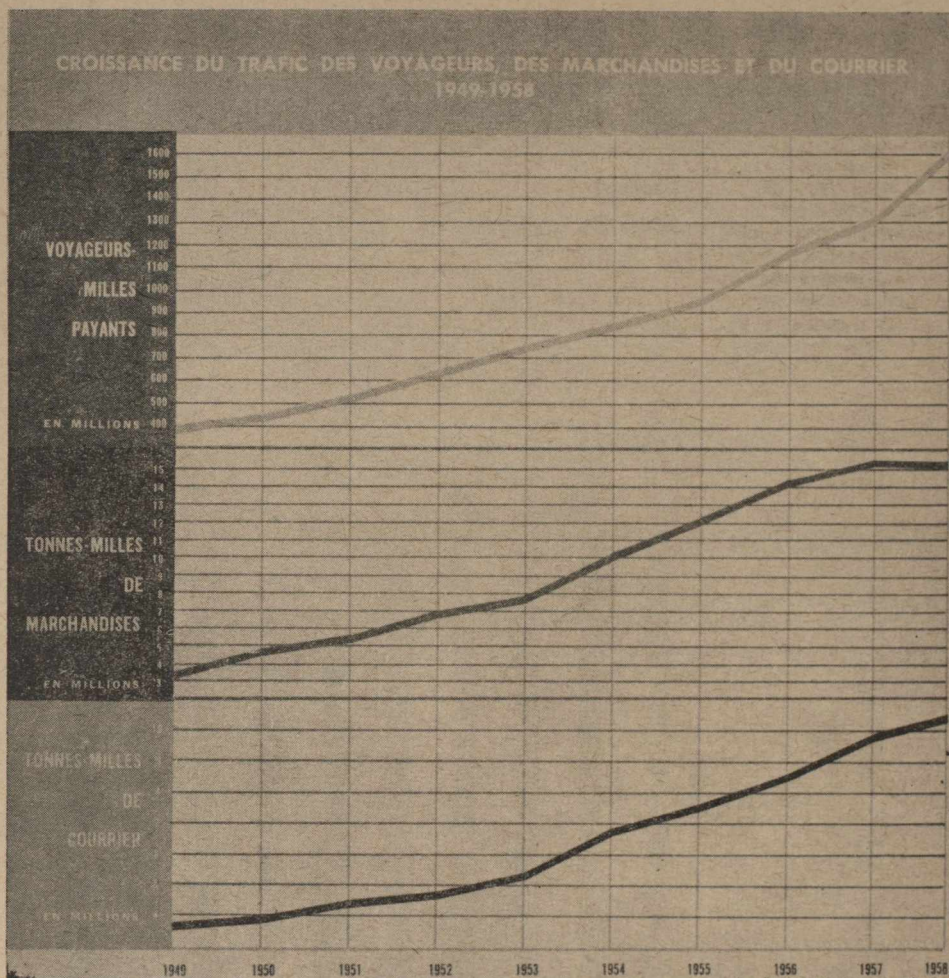
La production des DC-8 et des Vanguard a progressé rapidement en 1958. Le DC-8 a subi au cours de l'année des épreuves de vol complètes tout à fait satisfaisantes, et le Vanguard a depuis effectué avec succès son premier vol.



REVENU PAR TONNE-MILLE DE COURRIER  
SERVICE NORD-AMÉRICAIN  
1949-1958







A la fin de 1954, immédiatement avant que la Société eut entrepris de passer à l'avion à base de turbines, la flotte d'Air-Canada constituait une immobilisation de \$42,000,000. Aujourd'hui que plus de la moitié de la flotte se compose d'avions turbopropulsés, ce placement s'élève à 102 millions de dollars et, d'après les commandes déjà passées, il se chiffrera par \$190,000,000 quand, en 1961, tout le matériel volant ne comptera plus que des avions à base de turbines.

On entreprendra d'ici peu à Vancouver la construction de nouvelles installations d'abri et d'entretien qui coûteront 5 millions de dollars. Ces immeubles ont été également expressément conçus pour l'entretien des turbo-propulseurs et des turboréacteurs.

L'étude finale et les dernières épreuves d'un système électronique de réservation seront bientôt terminées mais la fabrication et l'installation des dispositifs prendront deux autres années. On est persuadé que ce système donnera pleine satisfaction au public qui exige un service prompt et sûr pour la retenue des sièges à une époque de trafic aérien toujours croissant et rendu plus rapide par les appareils à base de turbines.



Les projets d'Air-Canada qui visent à adapter tout l'équipement et la technique aux nouvelles dimensions du transport aérien, transformation rendue nécessaire par la livraison prochaine d'avions des types les plus modernes, forment un programme dont l'exécution s'échelonne sur plusieurs années. Les réalités du pays, son étendue, la répartition de sa population, son climat et les traits de sa vie économique ont depuis le début déterminé les décisions de la Société. Celle-ci est persuadée de pouvoir offrir, en ce moment où se produisent des changements révolutionnaires dans l'aviation civile, un service domestique et international d'une qualité comparable à celle de n'importe quel autre dans le monde.

Le travail accompli par Air-Canada en 1958 aussi bien que ses projets témoignent la compétence et le dévouement de son personnel. Le conseil d'administration profite de l'occasion qui lui est offerte ici d'exprimer sa reconnaissance à tous les membres de son personnel au Canada et à l'étranger.

Au nom du conseil d'administration,

le président,  
G. R. McGREGOR.



# BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1958

20

## ACTIF

### Disponibilités

Encaisse .....		\$ 1,883,658
Comptes à recevoir :		
Gouvernement du Canada .....	\$ 1,775,094	
Soldes à recevoir d'autres exploitants		
— trafic .....	2,407,038	
Système de crédit de voyage .....	2,069,091	
Agents .....	1,010,484	
Autres .....	2,427,223	
	9,688,930	
Matériaux et fournitures — derniers prix facturés .....	12,422,811	
Autres disponibilités .....	359,717	
	\$ 24,355,116	

Fonds d'assurance ..... 6,000,000

### Immobilisations

Immeubles et matériel — prix coûtant .....	1120,905,680	
Moins : Amortissement à ce jour .....	49,869,606	
	\$ 71,036,074	
Avances sur achats de matériel .....	17,675,212	
	88,711,286	
	\$119,066,402	

## PASSIF

### Exigibilités

Comptes à payer .....		\$ 6,882,097
Soldes à payer à d'autres exploitants — trafic .....		3,188,267
Dépôts sur crédits de voyage .....		1,647,725
Traitements et salaires .....		1,997,982
Transport payé d'avance .....		3,233,007
Intérêt dû .....		1,328,210

### Emprunts et Obligations —

Chemins de Fer Nationaux du Canada		
Billets .....	\$ 56,600,000	
Obligations .....	26,500,000	
		83,100,000

Réserve des assurances ..... 6,000,000

### Capital-Actions

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

### Surplus

Surplus au 1 <sup>er</sup> janvier 1958 .....	\$ 6,471,108	
Revenu net, exercice 1958 .....	547,429	
	\$ 7,018,537	
Somme affectée au fonds d'assurance ....	329,423	
	6,689,114	

\$119,066,402

COMITÉ SESSIONNEL



Le présent tableau est le bilan désigné dans notre rapport du 13 février 1959 au Ministre des Transports.

George A. TOUCHE & Co.  
Comptables agréés  
Vérificateurs.

#### ENGAGEMENTS ET EVENTUALITES

Solde à payer sur matériel commandé et bâtiments en voie de construction ....	\$106,000,000
Billets escomptés à la banque par suite des voyages à crédit .....	1,744,000

W. S. HARVEY,  
Contrôleur.



## ÉTAT DU REVENU

	1958	1957
<b>Recettes d'exploitation</b>		
Voyageurs .....	\$101,553,258	\$ 86,523,981
Courrier .....	9,893,622	9,662,585
Messageries et fret aérien .....	6,536,017	6,392,156
Excédents de bagages .....	977,494	893,968
Nolisements .....	490,594	280,155
Services accessoires — net .....	1,103,784	1,242,862
Total .....	<u>\$120,554,769</u>	<u>\$104,995,707</u>
 <b>Dépenses d'exploitation</b>		
Frais de vol .....	\$ 26,143,144	\$ 23,837,126
Entretien .....	30,500,636	28,721,065
Service des voyageurs .....	7,982,693	6,452,870
Frais des avions et du trafic .....	22,438,282	19,090,650
Ventes et promotion .....	16,887,670	15,036,818
Frais généraux et administration .....	4,177,309	3,541,824
Total .....	<u>\$108,129,734</u>	<u>\$ 96,680,353</u>
 <b>Revenu d'exploitation</b> .....	\$ 12,425,035	\$ 8,315,354
Provision pour dépréciation .....	9,911,049	6,819,160
	<u>\$ 2,513,986</u>	<u>\$ 1,496,194</u>
Revenu net d'autres sources .....	529,029	599,299
 <b>Revenu avant les dépenses d'intérêt</b> .....	\$ 3,043,015	\$ 2,095,493
Intérêt sur capital investi .....	2,495,586	1,690,819
	<u>\$ 547,429</u>	<u>\$ 404,674</u>
 <b>Revenu net</b> .....	<u>\$ 547,429</u>	<u>\$ 404,674</u>

NOTE: La Société compte se prévaloir des dispositions de la loi sur l'impôt sur le revenu pour demander un dégrèvement d'amortissement suffisant pour compenser le revenu imposable.



**RAPPORT DES VÉRIFICATEURS**

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

Nous avons examiné les livres et les comptes d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1958. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tous les sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-joint et l'état du revenu s'y rattachant sont dressé de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1958 et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie. À notre avis, les états financiers ont été préparés de la même manière que ceux de l'année précédente.

De plus, nous rendons compte que la Compagnie a, à notre sens, tenu les livres de comptabilité requis et quelle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire.

George A. Touche & Co.  
Comptables agréés.

Le 13 février 1959



M. CHEVRIER : J'aimerais maintenant poser une question relative à la rubrique "Revue financière". Le Comité sera certainement heureux d'apprendre que la société Air-Canada a de nouveau réalisé un léger surplus. Est-ce que son président peut proposer au Comité un moyen par lequel la société pourrait augmenter ce surplus, soit par son service à l'intérieur du pays, soit par son service intercontinental ?

M. G. -R. MCGREGOR (Président d'Air-Canada) : Monsieur Chevrier, Air-Canada n'a pas comme fonction fondamentale, du moins à ce qu'il me semble, d'accumuler de gros profits. Nous avons toujours eu comme principe que toute perspective de gros profits, après un rendement raisonnable du capital placé dans l'entreprise, prendrait la forme d'une réduction des prix de voyage.

On a respecté cette règle de nouveau le 1<sup>er</sup> janvier 1958 quand le tarif-voyageurs a été réduit en moyenne de 20 p. 100, et nous avons l'espoir d'être en état d'accorder une autre réduction générale le 1<sup>er</sup> janvier 1960. Les pertes que les revenus de nos lignes aériennes ont subi à l'égard des services transcontinentaux rendront, je crois, cette réduction impossible. Mais, depuis qu'elle a été constituée, la compagnie a toujours suivi cette ligne de conduite, qui est à mon avis la bonne et celle à laquelle on devrait se conformer.

Je ne vois pas pourquoi la compagnie devrait s'appliquer à faire des profits en tant que profits; ses efforts devraient plutôt tendre à garder ses dépenses au plus bas niveau possible et à établir ses tarifs en proportion de ce niveau de dépenses.

M. CHEVRIER : Croyez-vous que la décision de la Commission du transport aérien autorisant le service aérien du Pacifique-Canadien à établir un service hebdomadaire entre Montréal et Vancouver aura quelque effet sur la position financière d'Air-Canada ?

M. MCGREGOR : Pourrais-je vous faire remarquer, monsieur Chevrier, qu'il s'agit, non d'un service hebdomadaire, mais d'un service quotidien aller-retour ?

M. CHEVRIER : Excusez-moi; un service quotidien.

M. MCGREGOR : J'ai évalué à \$3,762,000, pour la période qui va du 4 mai au 31 décembre 1958, la baisse dans les recettes d'Air-Canada. Ce chiffre atteindra \$5,150,000 pendant une année complète d'exploitation.

Je pourrais peut-être vous donner de plus amples explications, monsieur Chevrier. Ces chiffres sont évidemment très élevés et ils constituent à eux seuls la différence entre un surplus net et un déficit. S. M. Chevrier le désire, soit maintenant soit plus tard, je pourrai lui montrer les calculs établis d'après les sièges-milles qui sont réservés et c'est un petit pourcentage de la capacité de nos appareils, et l'application du tarif ordinaire.

La seule différence entre nos prévisions et la réalité est le pourcentage d'occupation des sièges.

M. CHEVRIER : Est-ce que vous ne pourriez pas compenser cette perte au moyen de l'expansion de certains autres services ?

M. MCGREGOR : Nous aimerions à pouvoir le faire, mais nous n'avons pas encore trouvé un projet profitable dans l'exploitation à l'intérieur du pays, car nous l'aurions mis en oeuvre dans le passé.



Nous prévoyons que l'expansion graduelle de nos opérations internationales nous ramènera dans une situation qui, nous l'espérons, sera excédentaire.

M. CHEVRIER : J'aurais d'autres questions, à vous poser à ce sujet, mais je crois que je ferais bien de laisser la parole à d'autres membres pour le moment.

M. BROOME : Votre rapport indique que, entre les années 1957 et 1958, votre revenu net a augmenté de 35 p. 100 et que vos recettes ont augmenté de 15 p. 100. Est-ce que vous ne mettiez pas de côté complètement l'accroissement naturel à cet égard quand vous avez répondu à M. Chevrier ?

M. McGREGOR : Pas le moins du monde. L'expansion normale qui a eu lieu et qui a atteint un pourcentage de 15 à 17 p. 100 dans les années passées, tend à contrebalancer l'augmentation régulière dans le coût de la main-d'oeuvre et des matériaux qui se traduit dans le coût du profit.

M. BROOME : Au sujet de cette même question du coût d'exploitation, j'ai remarqué que vous déclarez dans votre rapport que le niveau moyen des tarifs d'Air-Canada est maintenant à peu près le même que celui qui existe aux États-Unis, bien que le coût d'un service de transport aérien au Canada soit considérablement plus élevé. Dans quelles régions le coût d'exploitation est-il supérieur au coût d'exploitation des services des États-Unis ? Les traitements sont plus bas au Canada, mais ont dit que les frais d'atterrissage sont plus élevés, n'est-ce pas ? Est-ce vrai ? J'en doute.

M. McGREGOR : Oui, vous avez parfaitement raison.

M. BROOME : Avez-vous des données à ce sujet ?

M. McGREGOR : Oui, nous avons des données complètes; toutefois, le meilleur exemple, (et il se rapporte à un des facteurs principaux du coût d'exploitation), est le prix de l'essence. Au Canada, nous payons en moyenne 40 p. 100 de plus pour l'essence qu'aux États-Unis. Nous achetons évidemment de l'essence aux États-Unis aux endroits où nous atterrissons et j'ai un relevé très minutieux des différences qui existent. Nous avons calculé il y a environ un an que, si nous pouvions acheter notre carburant au Canada au même prix que nous l'achetons à New-York, la différence dans les frais d'exploitations de notre service aérien serait d'environ de deux millions de dollar.

M. BROOME : En va-t-il de même à l'égard des nouveaux genres de carburants qui sont employés dans les appareils à turbines ?

M. McGREGOR : Pas au même point qu'à l'égard des supercarburants.

M. BROOME : Il y a peu de différence dans ce secteur. Cela diminuera donc graduellement la différence dans le coût d'exploitation ?

M. McGREGOR : Le carburant à turbines coûte 10 p. 100 de plus au Canada.

Le PRESIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser ?

M. FRASER : Est-ce que M. McGregor a parlé d'une diminution de trois millions des recettes brutes ou des recettes nettes ?



M. MCGREGOR : J'ai parlé d'une perte de recettes brutes. C'est du moins ce que je voulais dire.

M. FRASER : Cette réduction est compensée jusqu'à un certain point par une diminution des dépenses d'entretien, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR : Malheureusement je ne le crois pas, monsieur Fraser, car il nous a été impossible, au moment où la décision a été prise, au moins en ce qui concerne l'année 1959, de faire aucune déduction raisonnable dans les services d'Air-Canada en tenant compte du fait qu'le Pacifique-Canadien avait reçu l'autorisation d'inaugurer une nouvelle ligne. De plus, il n'avait pas été entendu qu'Air-Canada supprimerait une envolée parce qu'on avait autorisé cette envolée du service de transport aérien du Pacifique-Canadien, décision qui, vous vous en souviendrez, avait pour motif de relier les opérations internationales du Pacifique-Canadien outremer.

M. BROOME : J'ai aussi entendu dire à ce sujet que, lorsque le Pacifique-Canadien entreprit cette envolée afin d'obliger sa clientèle, Air-Canada aurait, en habile exploitant, établi un service touristique concurrentiel qui n'était pas disponible auparavant.

M. MCGREGOR : J'ai entendu la même remarque. Elle n'est pas exacte. Comme je l'ai expliqué à l'audience au sujet du Pacifique-Canadien, le plan d'exploitation d'Air-Canada à l'égard de 1959 avait été établi définitivement en 1958, comme on le fait chaque année. Nous ignorions quelle décision serait prise. Au cours de l'audience, nous avons dit en quoi consisterait notre plan d'exploitation pour l'année 1959. Chaque année nous ajoutons des envolées transcontinentales et nous sommes en état d'augmenter de plus en plus nos envolées sans escale et nos envolées comportant une escale; 1959, par rapport à 1958, n'a pas fait exception.

M. BROOME : J'ai assisté à ces réunions de la Commission du transport aérien, parce que j'y portais beaucoup d'intérêt et un des reproches que j'y ai entendu est que la Société Air-Canada ne fournissait pas de service convenable à la classe de voyageurs qui désirent des tarifs économiques, c'est-à-dire des tarifs de touristes. Etant donné que vous avez augmenté énormément ce genre de tarifs à l'égard du service transcontinental, vous proposez-vous de faire de même à l'égard d'autres services non-concurrentiels, disons entre Ottawa et Toronto, qui ne sont pas des envolées transcontinentales ?

M. MCGREGOR : Monsieur Broome, bien avant cette audience, notre service transcontinental pour les touristes était fort bien pourvu. Toutes nos envolées transcontinentales North Star sont entièrement de classe touriste. De plus, nous avons quinze sièges réservés pour la classe touriste dans chaque envolée Super-Constellation. Je ne crois donc pas que ces reproches soient justes. Au cours des quatre dernières années, nous avons pris pour principe d'augmenter le nombre de sièges de la classe touriste plus que ceux de première classe, parce que ces sièges à bas prix se vendent mieux. Nous avons toujours maintenu cette attitude.

Nous éprouverions des difficultés techniques considérables à mettre de s sièges-touristes sur un réseau comme Ottawa-Toronto, du moins à ce stade de notre expansion. Le Viscount ne convient pas particulièrement comme avion de classe touriste.



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

M. CHEVRIER : Depuis notre dernière rencontre, quelles additions avez-vous faites à votre service d'outre-mer ? Je vois que vous avez maintenant une envolée entre le Canada et l'Autriche.

M. McGREGOR : Oui.

M. CHEVRIER : Avez-vous fait d'autres additions à votre service intercontinental ?

M. McGREGOR : Au cours de 1958, nous avons ajouté les envolées en Belgique et en Suisse; et cette année, nous avons ajouté l'envolée en Autriche.

M. CHEVRIER : Y a-t-il un arrêt à Londres ou bien est-ce une ligne sans escale ?

M. McGREGOR : Une ligne directe relie le Canada et Bruxelles, mais tel n'est pas le cas pour Zurich. Ces envolées ont leur point d'escale à Londres ou à Paris; pour une des envolées, l'arrêt se fait à Dusseldorf.

M. CHEVRIER : Me permettez-vous de poser deux autres questions sur le même sujet ? Avez-vous une ligne directe entre Montréal et Paris ?

M. McGREGOR : Oui, c'est une ligne sans escale.

M. CHEVRIER : Je dois vous dire que je suis un peu inquiet de voir Air-France enlever des affaires à Air-Canada. C'est extraordinaire de voir combien de Montréalais et de Québécois continuent à voyager par Air-France plutôt que par Air-Canada. La Société Air-Canada ne peut-elle pas trouver moyen de remédier à ce qui me semble (peut-être à tort, mais je ne le crois pas) une perte énorme de revenus qu'elle devrait retirer de sa ligne directe Montréal-Paris ?

M. McGREGOR : Vous avez parfaitement raison. A mon avis, cette situation découle naturellement du fait que pendant deux ans environ Air-France a exploité une ligne directe entre Montréal et Paris avec cette réclame : "La seule ligne directe". Quand nous avons mis des réservoirs à longue portée sur les ailerons du Super-Constellation, nous avons été capables d'avoir une ligne directe comme eux et nous avons été en mesure de l'annoncer. L'impression originale demeure toujours assez longtemps dans l'esprit des gens. C'est le cas pour ce service particulier de voyageurs : on garde l'impression que seule la Société Air-France a une ligne directe. Nous faisons tout notre possible du point de vue de la réclame, surtout dans la zone de langue française, afin de regagner la place qui nous revient.

M. CHEVRIER : Quelle a été la charge payante en 1958 ?

M. McGREGOR : Elle est satisfaisante. Nous ne pouvons nous plaindre du coefficient d'utilisation.

Le PRÉSIDENT : Quelqu'un désire-t-il poser d'autres questions ?

M. McPHILLIPS : Oui.

M. McGREGOR : Le coefficient d'utilisation d'Air-France varie entre 58.7 et un maximum de 69.5 p. 100; celui d'Air-Canada varie entre un minimum de 53.1 et un maximum de 82 p. 100. De façon générale, nos



coefficients d'utilisation sont supérieurs aux leurs. De toute la quantité chargée sur des avions de transport qui font le trajet entre le Canada et l'Europe, Air-France en a transporté vers l'est 5,2 p. 100 et vers l'ouest 6 p. 100; Air-Canada en a transporté, pour sa part, 41.7 p. 100 et 35.9 p. 100.

M. CHEVRIER : Combien d'envolées Air-Canada fait-il entre Montréal et Paris ?

M. McGREGOR : Deux par semaine; bientôt nous en aurons trois.

M. CHEVRIER : Et combien la Société Air-France en a-t-elle ?

M. McGREGOR : Je pense qu'Air-France en a deux par semaine.

M. CHEVRIER : Est-ce que ces envolées d'Air-Canada qui partent de Montréal sont en ligne directe ? Elles ne passent pas par Londres ?

M. McGREGOR : Une ligne passe par Londres et l'autre ne fait pas d'escale.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Heureusement, je ne désire pas me renseigner en ce qui concerne la concurrence avec le service aérien du Pacifique-Canadien, mais j'aimerais poser la question suivante à M. McGregor. Dans le témoignage qu'elle a rendu devant la Commission du transport aérien, je crois que la Société a mentionné plusieurs fois que cette concurrence lui posait un problème et qu'elle a exprimé son opinion relativement à certains embranchements qu'elle juge peu pratiques ou peu profitables. Je me demande si la Société a l'intention de demander de nouveau à la Commission du transport aérien la permission d'abandonner certaines de ces lignes.

Et voici une autre question à laquelle vous aimeriez sans doute répondre en même temps. Pouvez-vous nous dire si Air-Canada va solliciter le droit de vol dans les régions nouvellement ouvertes au service aérien grâce à l'échange convenu en vertu de l'accord bilatéral ? Le ministre a annoncé un nouvel échange de notes et même la conclusion d'une entente avec les États-Unis au sujet de l'accord bilatéral relatif aux lignes aériennes. Pouvons-nous supposer qu'Air-Canada sollicitera le droit d'entrer en concurrence dans toutes ces régions ?

M. McGREGOR : Je vais répondre premièrement à la question qui me semble la plus générale. Procurer un service aérien aux endroits où le trafic est peu considérable est un problème qui se pose dans le monde entier. Les États-Unis ont ce problème depuis plusieurs années et ils ont décidé de verser des subventions directes aux petites compagnies qui exploitent des embranchements de ce genre.

Comme vous le savez, nous avons adopté pour notre société au Canada la méthode connue dans l'industrie sous le nom d'assistance mutuelle entre les divers secteurs d'une entreprise et cette méthode était appropriée quand Air-Canada avait le monopole des envolées transcontinentales. Nous avons dû nous contenter de cette solution pour nos services peu rémunérateurs. Il fallait accepter la partie non rentable avec la partie rentable.

Si, par l'introduction de la concurrence transcontinentale, la situation devient telle que cette méthode d'assistance ne peut être maintenue sans que l'exploitation de la Société soit constamment déficitaire, alors la subvention devient gouvernementale, étant donné que le gouvernement comble les déficits d'Air-Canada.



Ainsi on règle le problème des petites localités d'une façon ou de l'autre. Dans les provinces des Prairies, entre Regina et Winnipeg et entre Regina et Calgary, on trouve de ces endroits qui fournissent deux passagers et demi par jour. Aucune ligne aérienne ne peut desservir des endroits et faire ses frais au moyen des recettes que ce service lui procure. Il s'agit ici d'une question de politique gouvernementale et je ne suis pas compétent dans la matière. Mais il n'en est pas moins vrai que, si les villes comme Brandon, Yorkton, Swift Current et Medicine Hat et autres villes de notre pays conservent leur service aérien ce service ne pourra subsister sans subventions directes ou indirectes pour combler le déficit d'Air-Canada. La seule autre solution est l'abandon de ces lignes.

M. SMITH (Calgary-Sud): Puis-je vous interrompre ici? Vous dites qu'il s'agit de politique gouvernementale. Assurément, monsieur McGregor, le gouvernement doit voir à ce que ces centres aient un service aérien; mais n'ai-je pas raison de supposer qu'il appartient finalement à Air-Canada de prendre la décision en ce qui concerne ce service avec l'approbation de la Commission du transport aérien avec qui vous traitez plus que tout autre organisme; car le gouvernement n'exerce pas de pression, n'est-ce pas? (dites-moi si je me trompe) afin qu'Air-Canada desserve ces localités au profit de ce qu'on pourrait appeler une ligne aérienne secondaire.

M. MCGREGOR: Je pense que vous avez raison. Air-Canada ne peut discontinuer son service sans demander et obtenir la permission spécifique de la Commission du transport aérien. Nous avons eu recours à la Commission au sujet de Kapuskasing l'an dernier et nous avons obtenu la permission. Dans ce cas particulier, une autre ligne aérienne était consentante à se charger du service.

M. SMITH (Calgary-Sud): Cela me ramène à la question que je vous ai posée, monsieur McGregor. Avez-vous laissé entendre à la Commission du transport aérien que vous lui demanderez probablement de vous retirer de certaines lignes ou de faire abolir ces lignes?

M. MCGREGOR: Nous avons fait remarquer à la Commission du transport aérien l'existence du problème que nous causent les lignes que nous appelons des "tournées de laitier", qui desservent les localités que j'ai indiquées dans le territoire compris entre Winnipeg et Calgary.

De plus, nous retirons rapidement tous nos avions DC-3 et les aéroports de toutes ces localités, sauf une exception, ont des pistes d'atterrissage trop courtes et trop faibles pour supporter l'appareil Viscount qui sera le plus petit appareil que nous aurons en opération d'ici les prochains dix-huit mois. Il ne s'agit donc pas uniquement d'une question d'économie dans ce cas, mais de la possibilité d'employer l'équipement qui est à notre disposition.

M. CREAGHAN: Combien de DC-3 avez-vous en opération en ce moment?

M. MCGREGOR: Nous en avons neuf.

M. SMITH (Calgary-Sud): Voici maintenant ma deuxième question. Pouvez-vous me dire si vous avez l'intention de demander à la Commission du transport aérien l'autorisation de desservir tous les nouveaux points de correspondance internationaux ou quels sont ceux que vous avez l'intention de desservir?



M. McGREGOR : Oui, je crois que je peux vous répondre. Il n'y a qu'une route qui intéresse Air-Canada parmi les routes comprises dans les modifications récentes qu'on a apportées à l'entente bilatérale entre les États-Unis et le Canada et c'est le prolongement de la ligne Halifax-Boston jusqu'à New-York. Nous avons demandé qu'elle nous soit assignée et nous l'avons obtenue, de telle sorte que la Société prolongera cette ligne jusqu'à New York en temps opportun.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Je vous ai demandé il y a un an, vous vous en souvenez peut-être, monsieur McGregor, si vous vous intéressez à la route Calgary-Spokane. Je n'ai constaté aucun intérêt de votre part à ce sujet. Dois-je comprendre que la Société Air-Canada ne demandera pas le droit de desservir cette route ?

M. McGREGOR : Non, cette route a été assignée par décision des autorités à une compagnie de transport des États-Unis. Je pense, cependant, que deux services ne seraient pas de trop.

M. SMITH (Calgary-Sud) : D'après l'entente, une société des États-Unis se charge d'assurer le transport aérien de Spokane à Great Falls (Washington). L'entente contient aussi des dispositions en vue d'une ligne directe entre Spokane et Calgary qui sera exploitée par une compagnie canadienne.

M. McGREGOR : Est-ce qu'il s'agit des lignes aériennes Western ?

M. SMITH (Calgary-Sud) : Un service qui va en direction nord et l'autre en direction sud.

M. McGREGOR : Elles sont parallèles l'une à l'autre ?

M. SMITH (Calgary-Sud) : C'est exact.

M. McGREGOR : Oui, je pense qu'il s'agit bien des lignes aériennes Western.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Je veux maintenant savoir si Air-Canada a l'intention de demander à la Commission du transport aérien le droit de desservir ce territoire ?

M. McGREGOR : Non, la fréquence exigée n'est que d'un trajet par jour et ce service est déjà fourni.

M. McPHILLIPS : A la page 4 de votre rapport, du moins ce qui me semble la page 4, car cette page n'est pas numérotée, il y a une rubrique intitulée "Revenu net d'autres sources", qui montre un revenu d'un peu plus qu'un demi-million de dollars. De quoi ce revenu est-il constitué ?

M. McGREGOR : Je peux vous en donner le détail. Il s'agit surtout de l'entretien d'appareils qui appartiennent à d'autres compagnies. Je me trompe. Ces autres sources sont les suivantes : revenu provenant des placements, surplus de la caisse d'assurance, escomptes au comptant, bénéfices réalisés sur le change et remboursements de l'impôt sur le revenu du gouvernement fédéral.

M. McPHILLIPS : Quelle est votre opinion au sujet de la valeur économique de la ligne Vancouver-Victoria-Seattle, qui a reçu beaucoup de publicité dernièrement ? Prétendez-vous que vous perdez de l'argent avec cette ligne ?



M. McGREGOR : Je suis enchanté d'avoir à répondre à cette question en raison de la confusion qui règne à ce sujet. Si nous répartissons les frais généraux de la compagnie sur toutes les lignes qu'elle exploite proportionnellement au nombre de tonnes-milles que chacune de ces routes représente, nous perdons de l'argent, mais pas autant que pendant l'année dont il était question lors de l'audience de la Commission, c'est-à-dire en 1957. Si nous n'imputons pas une partie des frais généraux à cette ligne pour l'année 1958, nous payerions à peu près nos dépenses. L'abandon de cette ligne causerait des dommages au point de vue financier à la Société, vu qu'il ne réduirait aucunement les frais généraux. Ces frais seraient plus élevés pour les autres lignes. Est-ce que cela répond à votre question.

M. McPHILLIPS : J'essayais de concilier tout ce qui s'est dit à ce sujet. Je me trompe peut-être, mais à la lecture de certains de vos communiqués et de vos lettres adressés à certains personnages de Victoria, j'ai eu l'impression que vous aviez adopté une attitude fataliste et que vous conserveriez cette ligne si la Commission du transport aérien vous l'ordonnait. J'essaie de savoir si la Société préfère abandonner cette ligne ?

M. McGREGOR : Non, certainement pas. Nous désirons conserver cette ligne parce qu'elle est intégrée au reste de notre réseau. Nous sommes d'avis qu'Air-Canada devrait desservir toutes les capitales provinciales du pays. L'abandon de cette ligne n'améliorerait pas notre situation financière, surtout quand on prend en considération les projets d'outillage que nous formons à l'égard de cette ligne. Je me rappelle très clairement mes paroles. Les voici : "Si la Commission du transport aérien n'accorde pas le permis à un autre service aérien, nous serons enchantés de conserver cette ligne."

M. McPHILLIPS : Quel genre d'appareils vous proposez-vous d'employer pour cette ligne.

M. McGREGOR : Des Viscounts.

M. BROOME : Au sujet de cette question, M. Harvey a affirmé, et je l'ai entendu, que nous perdons \$1,300,000 par année sur cette envolée, et je crois qu'il a dit que, sur tous ces embranchements, notre perte totale se rapproche de dix millions de dollars si nous additionnons le coût d'exploitation de toutes les petites routes, et ce montant ne comprenait pas les frais généraux. N'est-il pas fantastique que le témoignage de M. Harvey indique une perte de \$1,300,000 une année et un budget équilibré l'année suivante ?

M. McGREGOR : Non, le chiffre que M. Harvey a donné comprenait les frais généraux et représentait ainsi le coût total de l'exploitation.

M. BROOME : Ce chiffre est donc exact ?

M. McGREGOR : Tout à fait.

M. BROOME : Et le résultat est un déficit ?

M. McGREGOR : Oui, en tenant compte de l'attribution d'une partie des frais généraux à ce service.

M. BROOME : Vous avez raison, ce chiffre comprend les frais généraux.

M. McGREGOR : Certainement.



M. BROOME : Devons-nous supposer que la part des dépenses générales qui a été imputée à cette ligne dépassait la somme qu'on aurait dû lui imputer ?

M. McGREGOR : Non.

M. BROOME : Vos opérations ont-elles pris assez d'ampleur pour réduire un déficit de \$1,300,000 à un bilan équilibré ?

M. McGREGOR : La répartition des frais généraux s'est faite de façon tout à fait équitable, à mon avis, en suivant la formule que j'ai mentionnée il y a un moment. Beaucoup d'améliorations ont été apportées depuis 1957 dans la plus grande partie de la ligne Vancouver-Victoria dont il est question. Il y a eu, entre autres choses, une grève dans le transport maritime. Nous avons établi un système de retenue des places ou plutôt un système de non-retenu qui a amélioré la situation et qui, je l'espère, continuera de l'améliorer. Les dépenses sont réparties d'une façon qui, je dois l'admettre, ne me donne pas entière satisfaction. Nous prenons le coût moyen de la vente des billets et nous l'appliquons à chaque billet vendu.

M. BROOME : Est-ce que chaque billet sera représenté par le même montant ?

M. McGREGOR : Oui.

M. BROOME : Dans ce cas, la vente d'un billet de \$10 représente le même montant que la vente d'un billet de \$40 ?

M. McGREGOR : C'est exact. Théoriquement la vente d'un billet de quatre dollars exige autant de temps que la vente d'un billet de quarante dollars, mais n'est pas tout à fait vrai.

M. PASCOE : Monsieur le président, pour faire suite aux questions que M. Smith a posées, je crois que M. McGregor connaît la situation où se trouve ma ville de Moose Jaw. Cette ville possédait d'excellents moyens de transport aérien, mais elle a perdu tout contact par la voie des airs depuis que le service aérien P.W.A. a cessé de la desservir. Auriez-vous quelque proposition à faire afin de relier à Air-Canada les petites villes comme Moose Jaw ?

M. McGREGOR : Comme vous le savez, il y a eu des échanges de lettres à ce sujet. Je crois qu'une quarantaine de milles séparent Moose Jaw de l'aéroport le plus rapproché, ce qui, du point de vue incon vénient, demeure un cas intermédiaire ou douteux. La même distance sépare Hamilton de Malton, et Hamilton est une ville beaucoup plus grande que Moose Jaw. Je suis d'avis que, du point de vue de la ligne aérienne tout au moins, une autre escale intermédiaire incommoderait les voyageurs qui se servent de cette ligne.

M. CHOWN : Est-ce que le rapport Wheatcrift ne proposait pas ou ne laissait pas entendre qu'avec le temps Air-Canada devrait se défaire de ces embranchements, surtout dans les Prairies ? N'est-ce pas un indice que vous pourriez vous débarrasser des DC-3 qui vous restent au profit de quelque compagnie de transport aérien secondaire, qui pourrait se charger de ces services à meilleur compte moyennant une subvention directe du gouvernement ?

M. McGREGOR : Oui, le rapport Wheatcroft a bien exprimé l'espoir que la situation se réglerait de cette façon. Une compagnie aérienne qui a



ses quartiers généraux dans votre ville a entrepris récemment une étude très minutieuse à ce sujet. Elle est arrivée à un coût d'exploitation estimatif qui ne diffère que de quelques dollars du nôtre. Mais le nôtre, ne l'oublions pas, est déficitaire.

M. SMITH (Calgary-Sud) : De quel matériel s'agit-il ?

M. McGREGOR : De DC-3. Je parle évidemment de Transair. Cette compagnie s'est bien gardée d'accepter cette ligne quand elle a constaté qu'elle ne pourrait l'exploiter profitablement sans subvention.

M. CARTER : M. McPhillips a posé la question que je désirais poser. Néanmoins, j'aimerais à proposer, comme nous l'avons fait au cours de l'enquête sur les chemins de fer, que nous discussions une page à la fois et un article à la fois. Nous sautons de l'un à l'autre et, à la fin de l'après-midi, nous serons encore à la première page.

M. BROOME : Je ne suis pas de votre avis. Nous sommes à examiner l'administration d'Air-Canada. Ces discussions s'appliquent au rapport tout entier.

M. CARTER : Je demande qu'on applique le Règlement. Nous ne savons pas quand nous aurons examiné le rapport en entier. Les questions relatives aux décisions d'ordre administratif apparaissent sous la rubrique "Accroissement du service et du trafic" et on pourrait poser toutes ces questions quand cette rubrique sera à l'étude. Nous avancerons beaucoup plus rapidement que nous ne le faisons en ce moment si nous suivons l'ordre des rubriques. Je ne sais pas où nous en sommes.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Je crois que votre idée est excellente. Toutefois, j'aurais des questions à poser en ce qui concerne la sécurité aérienne et cette question ne se classe pas dans une catégorie particulière.

Le PRÉSIDENT : Je pense, malgré tout le respect que je vous dois, monsieur Broome et monsieur Smith, que la proposition de M. Carter mérite d'être prise en considération pour la direction du Comité. Au cours de l'enquête relative aux Chemins de fer nationaux, il a fait la même proposition, et cela a eu d'heureux résultats. Vous pouvez toujours poser des questions en ce qui concerne l'activité générale de la Société. Au nombre des divisions du Rapport il y a la revue financière, l'accroissement du service et du trafic, le matériel et les installations (c'est ici que vous pourriez poser vos questions au sujet de la sécurité aérienne) et en fin le personnel et les projets. Je pense que le rapport est bien distribué. A la fin, vous trouvez le bilan.

Je suis porté à croire que nous devons procéder conformément à la proposition de M. Carter.

Des VOIX : Très bien.

Le PRÉSIDENT : Nous n'avons pas l'intention d'empêcher qui que ce soit d'aborder un autre sujet. Vous pouvez toujours revenir en arrière. Rien ne nous oblige à suivre cet ordre rigidement. J'estime, toutefois, que nous aurions avantage à mettre cette proposition en pratique.

M. CATHERS : Sommes-nous à la rubrique "Revue financière" ?

Le PRÉSIDENT : Oui.



M. CATHERS : J'ai été surpris d'entendre M. McGregor déclarer qu'Air-Canada n'a pas comme principe de faire de gros profits. Je désire d'abord vous demander quand ce principe a été établi ?

M. MCGREGOR : Monsieur Cathers, à notre avis et à notre avis seulement, les dispositions de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada d'après laquelle la Société a été constituée établissent implicitement ce principe. Il s'agissait de procurer le meilleur service aérien possible à l'intérieur du Canada et avec d'autres pays aux tarifs les plus bas possibles. A notre avis on ne peut concilier de gros profits et de faibles tarifs.

M. CATHERS : Sous la rubrique "Matériel et installations", je constate que vous avez 120 millions de dollars. Le profit se chiffre à \$500,000 environ. Cela donne une proportion du moins de 1/2 p. 100. Estimez-vous que ce rendement est un bénéfice élevé ?

M. MCGREGOR : Vous oubliez qu'un intérêt de 4 p. 100 a été versé sur ce montant de 120 millions de dollars avant d'en arriver au montant de \$500,000.

M. CATHERS : Cela ne fait pas de doute; mais, quand une entreprise ordinaire place 120 millions de dollars en immobilisations, elle s'attend à une rémunération de plus de 1/2 p. 100 de son capital.

M. MCGREGOR : La Société reçoit 4 p. 100 en plus du 1/2 p. 100 dont vous parlez.

M. CREAGHAN : Non.

M. MCGREGOR : Mais il est évident qu'elle retire ce pourcentage.

M. CREAGHAN : Il s'agit d'argent emprunté. Vous payez vos dépenses fixes avant de pouvoir réaliser un profit.

M. MCGREGOR : Mais nous parlons de la rémunération du placement dont M. Cathers a fait mention.

M. FRASER : La Société a emprunté ce capital de ses actionnaires.

M. CATHERS : Non, ils l'ont emprunté du gouvernement. Nous voilà dans la question de la propriété publique par opposition à l'entreprise privée.

M. CREAGHAN : Pour ma part, je constate que c'est un très faible profit, mais je m'en réjouis.

M. HORNER (Jasper-Edson) : Et moi aussi. Je crois que cette manière de faire est excellente.

M. CATHERS : Quelle est, à peu près, la moyenne des profits des lignes aériennes aux États-Unis ?

M. MCGREGOR : Je puis vous donner cette moyenne. Vous parlez des profits sur le capital engagé, n'est-ce pas ?

M. CATHERS : Oui.

M. MCGREGOR : Sans l'examen de ces chiffres, il faut tenir compte du fait que la dette capitalisée de la plupart des compagnies des États-Unis est beaucoup moindre que celle d'Air-Canada.



En 1952, les capitaux engagés des lignes des États-Unis portaient une moyenne de 10.9 p. 100 tandis que le bénéfice d'Air-Canada était de 7.9 p. 100. En 1953, l'industrie des États-Unis accusait un profit de 9.9 p. 100 et Air-Canada un profit de 3.4 p. 100. En 1954, le chiffre, aux États-Unis était de 10 p. 100 et celui d'Air-Canada 4.2 p. 100. En 1955, la moyenne des États-Unis était de 10 p. 1000 et celle d'Air-Canada 3.2 p. 100. En 1956, les compagnies des États-Unis obtenaient 8.8 p. 100 et Air-Canada 6 p. 100. En 1957, l'industrie rapportait 5.1 p. 100 aux États-Unis et Air-Canada encaissait 3.7 p. 100. En 1958, l'industrie des États-Unis réalisait un profit de 5.8 p. 100 et celui d'Air-Canada était de 3.8 p. 100.

M. CATHERS : Ces moyennes démontrent que vos profits sont très bas, en comparaison de ceux des compagnies des États-Unis.

M. McGREGOR : Ils le sont, en effet, mais il faut tenir compte de la structure financière.

M. CATHERS : Nous voilà en face d'une situation assez bizarre. Vous faites partie intégrante de l'organisation des chemins de fer Nationaux canadiens et pourtant vous leur faites concurrence et vous leur enlevez des affaires. En réalité, personne ne fait d'argent à ce jeu; vous causez tout simplement une perte considérable aux chemins de fer.

M. McGREGOR : C'est exact.

M. McPHILLIPS : Et puis après ?

M. CATHERS : Je trouve cela idiot !

M. McGREGOR : Je trouve qu'il est insensé qu'un chemin de fer se mêle du trafic-voyageurs sur de longs parcours. À mon avis, ça ne peut durer.

M. FRASER : Est-il vrai que seules deux ou trois des lignes aériennes des États-Unis réalisent véritablement un profit ?

M. McGREGOR : La société Eastern Airlines semble enregistrer des profits solides. Je crois qu'à venir jusqu'à maintenant c'était une des meilleures aux États-Unis. Cependant, toutes ces lignes ont essuyé des revers sérieux vers la fin de 1957; pour y parer, elles ont toutes sollicité l'autorisation de hausser considérablement les tarifs-voyageurs. Au début de 1958, elles ont obtenu le droit d'imposer une hausse temporaire d'une moyenne de 6.5 p. 100, ce qui leur a permis de faire face à la situation en 1958. Cependant, la structure des taux est encore à l'étude devant la Commission de l'aéronautique civile et je ne serais pas étonné qu'une nouvelle hausse supplémentaire soit bientôt accordée.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Il est fort probable que les pertes accusées par ces mêmes lignes aériennes sont surtout de celles qu'on porte au compte des défalcatons en comptabilité. Vous allez me dire que la Société Air-Canada ne procède pas de cette façon, mais vous admettez tout de même que c'est là une pratique courante, n'est-ce pas ?

M. McGREGOR : Non, ce n'est pas tout à fait exact. Les économistes se scandalisent, généralement, des acrobaties de la comptabilité particulière aux lignes aériennes, à cause du très haut taux de dépréciation qui s'applique et qui n'est pas commun aux autres industries. On attribue cette dépréciation élevée aux transformations très rapides imposées par le progrès au matériel aérien. La dépréciation des Viscount, qui ont pourtant



la plus grande longévité, s'échelonne sur un maximum de neuf ans. Les Super-Constellations se déprécient en sept ans et sont complètement dépréciés quand on les retire du service. Je doute fort qu'il existe un marché convenable pour ces appareils lorsqu'ils sont retirés du service. Cet état de choses est déplorable, mais il ne changera pas de sitôt, car les fabricants d'appareils ne pourraient vivre s'ils se contentaient de répondre à la demande croissante: ils sont forcés de produire continuellement de nouveaux types d'avions. De notre côté, pour tenir au niveau de nos voisins, nous sommes contraints de renouveler sans cesse nos appareils. Avant même la livraison des DC-8, voilà que les fabricants nous offre déjà des appareils Mach II au prix de onze millions de dollars chacun.

M. DRYSDALE: J'aurais des commentaires à faire sur deux questions que vous avez soulevées. La première concerne la perte de cinq millions de dollars causée par la concurrence des lignes aériennes du Pacifique-Canadien et la seconde concerne le cas Vancouver-Victoria dont nous a parlé M. McPhillips. J'aimerais aussi que vous commentiez certaines déclarations du rapport de M. Wheatcroft sur la concurrence aérienne au Canada. Nous les trouvons à la page 70 :

"La plus inquiétante faiblesse du système actuel des services d'Air-Canada est la fréquence de ses envolées, qui est inférieure à la fréquence désirable sur tous les grands secteurs transcontinentaux. Plus de la moitié de ces services ont une fréquence d'envolée inférieure à la moitié de ce qui serait souhaitable au point de vue commercial."

M. MCGREGOR: Dois-je vous répondre séparément sur chacune de ces deux questions ?

M. DRYSDALE: Comme vous le voudrez.

M. MCGREGOR: Je reconnais que M. Wheatcroft est un économiste très versé en matière aérienne; mais comme il a conçu une formule, il *ne* attache une grande importance. Il prétend que la fréquence d'envolée d'un service devrait être égale à l'intervalle de temps qu'il faut pour voler d'une extrémité à l'autre de ce service. Cela veut dire que les envolées seraient à 35 minutes d'intervalle entre Montréal et Ottawa, par exemple, et de 20 minutes d'intervalle entre Swift Current et Medicine Hat.

Personnellement, je ne suis pas du tout de son avis. Si je comprends bien, il trouve que les envolées ne sont pas assez nombreuses. Il ne semble pas tenir compte du fait que la fréquence dépend surtout de l'ordre de grandeur de l'appareil et du volume du trafic qu'il transporte. À quoi serviraient les envolées à vide entre deux points ? Pour transporter cent passagers dans un appareil qui en contient 40, il suffirait de trois voyages.

M. DRYSDALE: Vous opposeriez probablement les mêmes arguments à cette déclaration que je retrouve à la page 75 :

"Si l'on compare le mouvement réel du trafic, en septembre 1957, au minimum requis pour faire face à la concurrence, dans le cas des avions de 40 sièges pour les envolées inférieures à 1,000 milles de distance et des avions de 60 sièges pour les envolées au-delà de 1,000 milles, on en arrive à la conclusion que trois services seulement au Canada, à l'heure actuelle, ont un volume de trafic suffisant pour soutenir la concurrence sans danger d'augmenter la moyenne de leurs frais d'exploitation. Ce sont les services Toronto-Montréal, Vancouver-Victoria et Toronto-Winnipeg."



Êtes-vous de cet avis ? J'aimerais bien à entendre vos commentaires là-dessus.

M. McGREGOR : Il se peut que, comme le dit M. Wheatcroft, il y ait suffisamment de trafic pour justifier l'existence de deux lignes de transport, mais il est probable que ni l'une ni l'autre ne feraient de profits. Le trafic est assez considérable, entre Montréal et Toronto, mais là encore il n'y a pas d'argent à faire si deux compagnies se font concurrence. Entre Winnipeg et Toronto, le trafic n'est pas suffisant pour deux compagnies de transport.

M. DRYSDALE : Quelle est la fréquence des voyages entre Vancouver et Montréal, sur vos routes transcontinentales ?

M. McGREGOR : Je crois qu'elle est de onze envolées.

M. DRYSDALE : Onze par jour ?

M. McGREGOR : Oui, aller et retour.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs ? Sinon, nous passerons à la rubrique "Accroissement du service et du trafic".

M. SMITH (Calgary-Sud) : Me permettez-vous de revenir en arrière, monsieur McGregor, dans l'étude de l'accroissement du service et du trafic ? Je ne veux pas aborder le problème particulier de chaque ville qui intéresse tel ou tel membre du Comité, mais il y a une question de principe général qui concerne tout particulièrement la ville de Calgary. Lors de la dernière session, je vous ai demandé si Air-Canada avait manifesté à la Commission son intention d'établir une route aérienne nord-sud de Calgary aux États-Unis, vous m'avez répondu : "Oui, certainement."

M. McGREGOR : En effet.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Et je vous ai demandé, il n'y a pas longtemps, s'il était de votre intérêt de présenter une demande à cet effet à la Commission des transports aériens. Vous m'avez alors répondu que le trafic n'était pas très dense dans cette région. Je suis un peu perplexé, car vous ne semblez guère connaître cette région et votre dernière remarque contredit celle que vous me faisiez il y a huit mois.

M. McGREGOR : Il n'y a vraiment pas contradiction. Il y a quelques minutes, vous avez mentionné Spokane spécifiquement; il y a huit mois, nous n'avons pas parlé de Spokane.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Et de quoi avons-nous parlé, alors ?

M. McGREGOR : Nous avons parlé de deux ou trois endroits différents; nous désirions beaucoup établir un service allant jusqu'à Los-Angeles, un autre jusqu'à San-Francisco et l'autre jusqu'à Denver.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Donc, d'après votre réponse, je dois comprendre qu'un service Calgary-Denver vous intéresse plus qu'un service Calgary-Spokane ?

M. McGREGOR : Oui.

M. BROOME : Au cours de la discussion soulevée par la question de M. Smith, on a parlé d'une demande que vous auriez présentée à la Commission des transports aériens. Je crois comprendre que, même si la Com-



mission régit tous les autres services aériens du Canada, vous n'êtes, vous-mêmes, pas tenus de lui soumettre une demande lorsque vous décidez d'établir d'autres services aériens.

M. McGREGOR : Parlez-vous des services à l'intérieur du Canada ?

M. BROOME : Oui.

M. McGREGOR : Non, nous sommes tenus, chaque fois, d'adresser une demande à la Commission des transports aériens. Nous avons obtenu un permis pour chaque route que nous exploitons et nous ne pourrions l'exploiter sans ce permis de la Commission.

M. BROOME : Pour ce nouveau service touristique établi à Vancouver, il vous faut présenter une demande à la Commission des transports aériens afin d'obtenir la permission de l'établir ?

M. McGREGOR : Non. Nous avons le droit d'exploiter un service aérien sur cette ligne et le permis ne spécifie pas la nature du service.

M. BROOME : Et cela s'applique aussi bien aux autres compagnies de transport aérien ?

M. McGREGOR : Oui.

M. BROOME : En d'autres termes si vous avez l'autorisation d'établir des envolées entre les villes A et B, vous avez aussi celle d'augmenter ou de diminuer la fréquence du service sans revenir devant la Commission ?

M. McGREGOR : Oui, à l'exception d'un permis qui a été accordé récemment au Canadien-Pacifique. C'est le seul cas où, à ma connaissance, ont ait déterminé la fréquence des envolées.

M. BROOME : La société Air-Canada a-t-elle, devant la Commission des transports aériens, le même statut que toutes les autres sociétés de transport aérien du Canada ?

M. McGREGOR : Absolument le même que toutes les sociétés de première classe, c'est-à-dire les lignes aériennes à horaires fixes. Il existe plusieurs catégories de lignes de transport.

M. BROOME : Les lignes Maritime Central, Air-Canada et CPA sont-elles toutes de première classe ?

M. McGREGOR : Oui.

M. BROOME : Et peut-être aussi Transair ?

M. McGREGOR : Oui.

M. BROOME : Et Québec-Air ?

M. McGREGOR : Oui, ainsi que Nordair.

Elles sont toutes de la même classe et elles doivent s'adresser à la Commission des transports aériens pour obtenir la permission de changer leurs taux ou pour desservir de nouveaux secteurs.

M. BROOME : Je ne savais pas cela. J'étais convaincu que vous échappiez à la juridiction de la Commission.

M. McGREGOR : Nous sommes régis par la Commission.



M. SMITH (Calgary-Sud) : Espérons que d'autres signatures s'ajouteront à l'accord bilatéral dont on a parlé et que la Société Air-Canada s'intéressera assez à ces nouveaux secteurs pour demander à la Commission du transport aérien d'y établir des services.

Je me demande si vous pourriez nous dire quelle position vous auriez alors et s'il vous serait économique de participer à cette entreprise. La densité de la circulation est le facteur principal, dans cette affaire. Je reviens à la question de la forte densité du trafic entre Spokane et Calgary. Qu'en pensez-vous ?

M. MCGREGOR : Je crois que nous ne sommes pas d'accord sur la définition du terme : "forte densité".

M. SMITH (Calgary-Sud) : D'après vous, qu'est-ce une "forte densité" ?

M. MCGREGOR : Le terme prête à différentes interprétations, évidemment; mais à mon avis, une route de forte densité c'est, par exemple, une route comme les routes Toronto-New York, Montreal-New York ou Toronto-Montréal. Tous les jours, plusieurs centaines de passagers voyagent sur ces routes à l'heure actuelle.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Vous cherchez, n'est-ce pas ? des embranchements qui alimenteraient vos services. Mais, d'après ce que je comprends, vous n'avez à ce sujet aucun programme défini; tout dépend d'un certain nombre de facteurs ?

M. MCGREGOR : Oui, il y a bien des facteurs en cause, mais la question économique est d'importance primordiale. Nous savons, à une fraction près, ce que nous coûte en frais d'exploitation le siège-mille et nous avons un rapport qui nous donne une idée très juste du trafic. Nos données économiques confirment absolument mon argument.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Pourrions-nous parler maintenant des Bermudes ?

M. DRYSDALE : Bonne idée, ce sujet m'intéresse aussi.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Vous avez des North Stars sur le réseau des Bermudes ?

M. MCGREGOR : Oui et des Super-Constellations.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Et vous en retirez de bons profits ?

M. MCGREGOR : En effet, le réseau nous rapporte assez; mais il s'agit d'un trafic saisonnier qui subit la concurrence d'autres lignes.

M. CATHERS : Je remarque qu'il y a, pour ce service, une caisse d'assurance de six millions de dollars. Comment avez-vous pu accumuler ce fonds ? Vous financez vous-mêmes vos propres assurances ?

M. MCGREGOR : Oui.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, nous en sommes à la rubrique, "Accroissement du service et du trafic".

M. CATHERS : N'en sommes-nous pas à l'étude du rapport financier ?

Le PRÉSIDENT : Non, cette étude est terminée. Nous en sommes maintenant à la rubrique : "Accroissement du service et du trafic".



M. McPHILLIPS : Nous n'en sommes pas encore là.

Le PRÉSIDENT : Nous pourrions y revenir tout à l'heure, si vous le désirez.

M. McGREGOR : Cela se trouve au bilan financier.

Le PRÉSIDENT : M. Smith et M. Broome s'en tiennent étroitement à la rubrique "Accroissement du service et du trafic".

M. CHEVRIER : Nous parlons du trafic ?

Le PRÉSIDENT : Oui, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER : Alors, pourrais-je demander au président de dire au Comité ce qu'Air-Canada envisage pour l'avenir, et plus spécifiquement pour 1959, en plus de ses services à l'intérieur au Canada ? Parlons, par exemple, des services européens et de ceux des Antilles.

M. McGREGOR : En 1959, nous avons augmenté constamment la fréquence des envolées dans ces services et notre programme d'exploitation prévoit la continuation de cette expansion. La même chose s'applique au service trans-atlantique où nous atteignons 16 envolées par semaine, au plus fort de la saison. D'une façon générale, à l'aide de la publicité et de l'augmentation de la fréquence des envolées à mesure que la demande les impose, nous espérons que toutes ces routes continueront à progresser.

M. CHEVRIER : Avez-vous l'intention d'allonger vos routes aériennes ?

M. McGREGOR : Pour atteindre des points plus éloignés ?

M. CHEVRIER : Oui.

M. McGREGOR : Le programme de 1959 est en bonne voie de réalisation. Le 2 mai, nous inaugurons les envolées à Vienne. Plus tôt, notre service des Barbades et de Trinité ajoutait une escale, celle d'Antigua. Deux ou trois autres routes sont actuellement à l'étude. L'établissement de ces services pourrait nécessiter des modifications de l'accord bilatéral.

M. CHEVRIER : Avez-vous l'intention de vous rendre jusqu'à Rome ?

M. McGREGOR : En effet, nous l'espérons.

M. CHEVRIER : Vous savez, n'est-ce pas que le Canadien-Pacifique a l'intention d'y arriver avant vous ?

M. McGREGOR : Oui, et c'est ce qui a motivé ma réponse. J'ai dit "nous l'espérons"; je n'ai pas dit "nous irons".

M. CARTER : M. McGregor voudrait-il expliquer la différence entre la classe économique et la classe touristique ? Quelle est la moins chère et sont-elles toutes deux compensatoires ?

M. McGREGOR : Je réponds "oui" à la seconde question. La classe économique était la moins chère, mais maintenant la classe touristique est chose du passé à Air-Canada.

M. DRYSDALE : Pourriez-vous nous définir le mot "compensatoire" ?

M. CARTER : Vous voulez une comparaison avec la première classe ?

M. McGREGOR : En termes de service ou de frais d'exploitation ?



M. CARTER : Y a-t-il moins d'espace entre les sièges ?

M. McGREGOR : Beaucoup moins. La classe économique du Super-Constellation contient cinq sièges par rangée et la distance entre les rangées est beaucoup moindre dans la première classe. Quant aux repas, ils consistaient autrefois en une légère collation servie dans des contenants de carton. Nous l'avons remplacée par un repas froid. Il n'était pas question d'alcool auparavant dans la classe économique; ce n'est que récemment que nous avons commencé d'en servir.

M. CARTER : Je voudrais vous interroger au sujet de votre service des messageries. Votre rapport dit ce qui suit :

"Malheureusement, on n'a utilisé qu'une faible partie de la capacité offerte au Canada, principalement parce que le trafic des marchandises qui s'effectue de l'Ouest à l'Est est nettement inférieur à celui qui s'effectue en sens inverse."

Qu'avez-vous l'intention de faire pour corriger cet état de choses ?

M. McGREGOR : Nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire. Nous avons établi une différence de tarif entre le voyage de l'ouest, à l'est et pour le voyage de l'est à l'ouest.

Nous avons essayé de répondre à la demande de transport des fleurs coupées. Cette demande dure environ quatre jours. Le volume de ce transport se chiffre par centaines de tonnes à la fois. Mais, tant que le Canada n'aura pas sur la côte du Pacifique, une industrie légère comparable à celle qui existe aux Etats-Unis, je crois que ce déséquilibre du mouvement transcontinental des marchandises va demeurer.

Le PRÉSIDENT : Est-ce que la transport du trafic-marchandises constitue un facteur important de vos bénéfices ?

M. McGREGOR : Non, pas très important. Le chiffre du revenu provenant de cette source figure au rapport annuel, où on peut le comparer aux autres sources de revenu.

Le PRÉSIDENT : Ce n'est pas encore devenu un grand facteur ?

M. McGREGOR : Non.

M. CHEVRIER : Avez-vous des avions qui servent exclusivement au transport des marchandises.

M. McGREGOR : Oui, nous en avons quatre.

M. CHEVRIER : Entre Montréal, Toronto et Vancouver ?

M. McGREGOR : Oui.

Le PRÉSIDENT : Et outre-mer ?

M. McGREGOR : Et entre le Canada et Chicago et New-York.

Le PRÉSIDENT : Et outre-mer ?

M. McGREGOR : Non, il y a toujours assez d'espace dans les Super-Constellation pour le trafic-marchandises transatlantique.

M. CHEVRIER : Me permettez-vous de vous poser la même question que M. Carter vous a posée il y a un moment ? Exploitez-vous encore quatre catégories de services outre-mer ?



M. MCGREGOR : Nous le faisons jusqu'à tout récemment.

M. CHEVRIER : Le service de luxe, le service de première classe, la classe touriste et la classe économique ?

M. MCGREGOR : Nous avons abandonné la classe touriste ce printemps.

M. CHEVRIER : Pourquoi maintenez-vous trois classes ?

M. MCGREGOR : Vous parlez de l'aspect pécuniaire ?

M. CHEVRIER : Oui, pourquoi ne pas vous limiter à la première classe et à la classe touriste ? La différence est-elle si grande entre ces deux-là qu'elle justifie une troisième classe ?

M. MCGREGOR : Personnellement, je ne le crois pas et je voudrais bien qu'on ne conservât que deux classes. Mais déjà nous avons pris un risque en discontinuant le service touriste. Il se trouve toujours un concurrent charitable qui publie partout que sa ligne est la seule à offrir un service touriste outre-mer. La même chose s'applique à la première classe, et on essaie de persuader les voyageurs qu'on possède le seul service de première classe, le seul service de luxe, et ainsi de suite.

Notre seul espoir, c'est que l'Association internationale du transport aérien finisse par décréter, dans sa sagesse, que deux classes suffiront à l'avenir.

M. PASCOE : Je remarque la note suivante dans votre rapport rubrique "Accroissement du service et du trafic" :

"Air-Canada a transporté du courrier de première classe sur ses routes domestiques, partout où le transport aérien offrait une livraison plus rapide."

Y a-t-il une livraison plus rapide que celle du courrier aérien ?

M. MCGREGOR : Pour certains trajets qui sont relativement courts, comme le trajet Montréal-Ottawa, le courrier aérien n'accélère en rien la livraison du courrier au destinataire. Dans ces cas, on ne nous confie pas le courrier de première classe. Evidemment, je ne parle pas du courrier envoyé spécialement par avion par l'expéditeur lui-même.

M. CREAGHAN : Je voudrais, tout d'abord, poser une question sur les tarifs d'atterrissage que vous payez. Sont-ils plus élevés ou moins élevés au Canada que dans les autres pays ?

M. MCGREGOR : En général, ils sont plus élevés.

M. CREAGHAN : Plus élevés au Canada ?

M. MCGREGOR : Oui.

M. CREAGHAN : Et pour sa comparaison avec les États-Unis ?

M. MCGREGOR : Ils sont plus élevés.

M. CREAGHAN : Et les salaires de vos employés par comparaison avec les salaires payés par vos concurrents des États-Unis ?

M. MCGREGOR : Ils sont un peu moins élevés.

M. CREAGHAN : Les vôtres sont moins élevés ?



M. McGREGOR: Oui.

M. CREAGHAN: Dans votre rapport annuel, sous la rubrique que nous discutons, on lit ce qui suit:

La moyenne des tarifs d'Air-Canada est maintenant à peu près celle des tarifs qui sont en vigueur aux Etats-Unis, bien que le coût de l'exploitation du transport aérien soit considérablement plus élevé au Canada. Pouvez-vous nous démontrer que votre exploitation coûte plus cher que celle des compagnies des Etats-Unis?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Creaghan, je crois qu'on a discuté cette question avant votre arrivée.

M. McGREGOR: On a posé exactement la même question et j'y ai répondu.

M. CREAGHAN: Une réponse brève me suffirait.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor a répondu à cette question avant votre arrivée.

M. MITCHELL: J'ai une question à propos d'Antigua et de la Barbade. Vous avez inauguré ce vol à Antigua au début de l'année. Est-ce trop tôt pour vous demander si vous en êtes content?

M. McGREGOR: Il faut que je m'explique là-dessus. Ce n'était pas vraiment un nouveau vol. Puisque notre route entre les Bermudes et la Barbade survolait Antigua, nous avons décidé d'y tenter l'expérience d'une escale. Elle ne devait avoir lieu (selon notre première idée) que pendant le plus fort de la saison touristique.

M. MITCHELL: Et elle a bien réussi du point de vue financier?

M. McGREGOR: Le nombre de voyageurs nous a agréablement surpris, et nous en aurions eu davantage si on avait trouvé plus facilement où se loger à Antigua.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que ces vols touristiques sont rémunérateurs. Qu'entendez-vous par là?

M. McGREGOR: J'ai dit qu'ils sont rémunérateurs.

M. DRYSDALE: Oui, je le sais; mais que voulez-vous dire par rémunérateurs?

M. McGREGOR: Je veux dire que le revenu qui provient des sièges vendus dépasse les frais par siège-mille, y compris les frais généraux.

M. DRYSDALE: À propos de siège-milles, vous mentionnez dans votre rapport annuel un coefficient d'utilisation en passagers de 69.3 p. 100 en 1958. Est-ce que la statistique relative aux sièges-milles est accessible?

M. McGREGOR: Oui.

M. DRYSDALE: Et pouvez-vous vous en servir pour faire des calculs? Par exemple, avez-vous des statistiques sur chaque vol entre Vancouver et Toronto? Et pourriez-vous calculer d'avance combien de sièges vides il y aura pendant tel ou tel vol?

M. McGREGOR: Oui.



M. DRYSDALE : Vous pourriez calculer tout cela ?

M. McGREGOR : Oui; nous avons des statistiques là-dessus.

M. DRYSDALE : Vous avez des statistiques ?

M. McGREGOR : Oui.

M. DRYSDALE : C'est très bien.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Est-ce que M. McGregor voudrait bien nous donner des renseignements sur le trafic aérien dans les différentes villes canadiennes ? Je crois qu'on fournit ces renseignements habituellement; il me semble même les avoir remarqués dans les comptes rendus du Comité de l'année dernière. Est-ce qu'ils sont encore accessibles ?

M. McGREGOR : On ne les fournit pas habituellement, à moins qu'on ne les demande.

M. SMITH : Puis-je donc vous demander le nombre des passagers transportés par Air-Canada à l'intérieur du pays pendant l'année 1958 ?

M. McGREGOR : Oui.

M. SMITH : Merci. J'ai aussi une question à poser au sujet du service. L'année dernière nous avons discuté le nombre de plaintes que vous recevez par air-mille. Je crois que vous nous avez dit que ce n'était que de 1.6 pour chaque millier de passagers, ce qui n'est déjà pas grand chose, et vous avez ajouté que la compagnie se croyait à même de résoudre ce problème, qui n'est au fond qu'une question de relations publiques. Avez-vous quelque chose de nouveau à nous apprendre à ce sujet ? Pensez-vous que vous pourriez faire face à cette difficulté ? Elle est du reste loin d'être aussi grave que le prétendent beaucoup de gens.

M. McGREGOR : Je crois que j'ai dit l'année dernière (et je le répète maintenant) que les lettres de félicitations qu'on nous envoie dépassent de beaucoup les lettres de plaintes, ce qui est assez extraordinaire lorsqu'il s'agit d'un organisme qui est, comme le nôtre, voué au service public. Il est toujours beaucoup plus facile d'écrire à quelqu'un pour se plaindre que pour le féliciter.

Je suis nettement persuadé, d'ailleurs, que nos services s'améliorent de plus en plus, et ce que j'en ai dit l'année dernière est tout aussi vrai maintenant : c'est le coefficient d'utilisation qui détermine la qualité des services dont jouissent les passagers d'une ligne aérienne. Permettez-moi de répéter autre chose que j'ai dit l'année dernière : la compagnie a fait de son mieux pour réduire graduellement à 65 p. 100 ce coefficient d'utilisation.

Lorsque le coefficient d'utilisation est moins élevé, il est plus facile aux voyageurs de retenir des places pour telle ou telle envolée de son choix.

M. SMITH : J'ai dit que la proportion des plaintes est de 1.6 par millier de passagers. Est-ce que le nouveau système de retenues qui fonctionne depuis un an vous aide à résoudre ce problème ?

M. McGREGOR : Oui. Et nous espérons faire encore mieux lorsque notre système automatique commencera à fonctionner.

M. PASCOE : Monsieur McGregor, voulez-vous nous donner votre avis sur votre plan d'achat de billets à paiements différés ?



M. McGREGOR : Assurément. Voulez-vous des chiffres ou simplement un commentaire général ?

M. PASCOE : Un commentaire général suffira.

M. McGREGOR : Ce plan ne s'appliquait d'abord qu'à nos vols transatlantiques; nous l'avons mis en vigueur à l'intérieur du Canada un peu plus tard. Il est très populaire et les pertes ont été jusqu'ici extrêmement faibles.

M. PASCOE : Êtes-vous obligés de subir la perte ?

M. McGREGOR : Non. Nous escomptons les créances dans les banques, qui se chargent de faire la perception.

M. PASCOE : En somme, donc, c'est le même procédé que celui du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser ?

M. CHEVRIER : L'année dernière tout le monde était assez content des services aériens de votre compagnie, mais il me semble qu'il y avait quelques critiques au sujet des services au sol. Je sais qu'Air-Canada s'occupe beaucoup de ces services depuis un an; est-ce que M. McGregor peut nous donner les renseignements voulus au sujet de la situation actuelle ?

M. McGREGOR : Je commencerai par une généralisation : toute compagnie aérienne doit se résigner à entendre critiquer ses services au sol. A mon avis, cela résulte du fait que le personnel de ces services (les commis à l'aéroport, par exemple) doit souvent annoncer de mauvaises nouvelles sans pouvoir en fournir d'explication.

Le personnel ne peut pas expliquer aux passagers tous les détails mécaniques d'une panne ou d'un retardement de vol. C'est peut-être dommage, mais c'est inévitable et il en sera toujours ainsi. On peut y porter remède jusqu'à un certain point et depuis quelques années nous faisons de notre mieux pour y parvenir.

Air-Canada est l'une des rares compagnies canadiennes qui a établi un plan d'auto-critique, fondé sur les renseignements obtenus au sujet de la qualité de ses services et de la coopération fournie par ses employés aux passagers. En outre, nous entreprenons deux fois par an une étude destinée à nous mettre au courant de ce que les voyageurs pensent de notre compagnie. Cette étude nous a appris que l'opinion publique à notre égard s'améliore lentement mais progressivement.

M. CHOWN : Et quelle sont les dernières nouvelles au sujet du transfert de Winnipeg et Montréal de vos ateliers qui fabriquent des instruments ?

M. McGREGOR : L'atelier principal sera transféré à Montréal, mais l'atelier qui s'occupe des Viscounts restera à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Accroissement du service et du trafic" ?

M. HORNER (Jasper-Edson) : Voici une question que j'hésite à vous poser. Comme vous le savez sans doute, la ville d'Edmonton est très intéressée aux services aériens. Lorsque l'aéroport international commencera à fonctionner, est-ce que la Société Air-Canada a l'intention de ne plus se servir de l'aéroport municipal d'Edmonton ?



M. McGREGOR : Oui. Je ne crois pas qu'il nous soit possible de faire autrement.

M. SMITH (Calgary-Sud) : Vous nous avez donné certains renseignements sur la question des bagages à l'aéroport. Avez-vous élaboré des plans pour en accélérer le chargement ?

M. McGREGOR : Ces améliorations dépendent des installations des aéroports. Nous cherchons à résoudre le problème par de nouvelles installations à Montréal et à Ottawa, et nous préparons actuellement des plans pour Toronto. Nous avons construit de nouveaux immeubles à plusieurs autres endroits : à Saskatoon, par exemple. Il y a un an environ nous avons agrandi l'aéroport de Winnipeg, et un autre y sera construit bientôt. Il en est ainsi dans tout le Canada.

M. SMITH : C'est là un aspect de l'amélioration de vos services. Mais, du point de vue économique, n'espérez-vous pas d'amélioration en ce qui concerne le pesage ?

M. McGREGOR : Je crois qu'il faut conserver le pesage tel qu'il existe actuellement. La célérité de cette opération dépend des installations. S'il n'y a que deux ou trois bascules et si les passagers sont obligés de faire la queue à une seule, tout marche beaucoup plus lentement. Nous avons installé onze bascules à Montréal; grâce à cette amélioration, je crois que le service est assez expéditif.

M. DRYSDALE : Tout à l'heure je vous ai demandé des renseignements sur le coefficient d'utilisation en passagers payants. Je m'intéresse aussi au coefficient de chargement des avions en passagers non payants. Avez-vous des chiffres là-dessus ? À propos de tout cela, je voudrais me faire une idée approximative du plan que vous avez adopté au sujet des laissez-passer octroyés à vos employés et à d'autres personnes.

M. CATHERS : Aux membres du Parlement, par exemple.

M. DRYSDALE : Non, je vous l'assure; je ne pensais pas à cela.

M. McGREGOR : Il n'y a pas de déficit de coefficient de chargement des avions en passagers non payants. Le coefficient d'utilisation en passagers est le nombre de sièges occupés par rapport aux sièges à vendre.

M. DRYSDALE : Je comprends.

M. McGREGOR : Les sièges à vendre ne comprennent pas nécessairement tous les sièges de l'avion. Par exemple, lorsqu'on doit limiter la charge permise d'un Viscount à cause d'un chargement massif de carburant, on réduit à 40 les 44 sièges disponibles; c'est-à-dire qu'on n'admet que 40 passagers pour cette envolée.

M. DRYSDALE : Et ce pourcentage comprendrait donc des passagers pourvus de laissez-passer ?

M. McGREGOR : Non.

M. DRYSDALE : Quel est votre plan à propos des laissez-passer ?

M. McGREGOR : Voulez-vous que je l'expose en détail ?

M. DRYSDALE : S'il vous plaît. Ce sont les laissez-passer octroyés aux employés qui m'intéressent le plus.



M. McGREGOR : Les employés et leurs familles reçoivent des laissez-passer pour telle ou telle envolée dont la longueur dépend du nombre d'années que l'employé a travaillé chez nous. C'est la seule espèce de laissez-passer octroyé à notre personnel, à part le droit de voyager à demi-tarif. Tous les autres employés qui voyagent par nos avions le font pour le compte de la compagnie.

M. CHOWN : Et combien de ces laissez-passer avez-vous octroyés l'année dernière ?

M. McGREGOR : Il y en a de plusieurs catégories. Il y a les laissez-passer qui sont accordés aux employés qui voyagent pour le compte de la compagnie, par exemple; il y a ceux qui sont accordés aux employés qui voyagent pour leur plaisir personnel, et il y a ceux qui sont accordés à des personnes qui ne sont pas employés par Air-Canada.

Dans la première catégorie (qui comprend des employés que nous changeons de place et qui ont des personnes à charge qui doivent aussi être déplacées) il y a eu 4,159 laissez-passer, dont 512 pour des voyages d'éducation, 152 pour des préposés aux appareils Link qui font des tournées périodiques d'instruction, 270 pour des voyages de préposés au mouvement des avions et d'inspecteurs de ce service, 2,914 pour des voyages destinés à initier des employés au fonctionnement de la compagnie et 543 pour des candidats à des emplois de la compagnie et pour des employés qui quittent le service.

M. CHOWN : Et pouvez-vous nous dire ce que tout cela a coûté à Air-Canada ?

McGREGOR : À peu près rien. Voici quelques renseignements à ce sujet. Sauf avis contraire, toutes ces places ainsi octroyées entrent dans la catégorie de "sièges disponibles". Voyages de vacances pour employés, 24,979; congés de commiseration, 739; congés spéciaux, 402; voyages de personnes qui ne sont pas à l'emploi de la compagnie et voyages qui se rapportent à la publicité et aux relations publiques, 1,698; voyages de courtoisie à certains endroits du Royaume-Uni, 163; voyages pour le compte du ministère des Transports, 112; voyages pour le compte de la Commission des Transports aériens, 8; voyages entrepris par le personnel du National-Canadien, 456.

M. CHOWN : Si tous ces gens ont profité de la catégorie des "sièges disponibles", est-ce que les membres du Parlement qui habitent en dehors d'un rayon de 500 milles se trouvent dans une autre catégorie ?

M. McGREGOR : On a discuté cette question plusieurs fois, et je vous ai déjà exprimé mon avis là-dessus. Il serait très embarrassant pour nos jeunes employés s'ils se trouvaient dans la nécessité de refuser une place à un membre du Parlement qui aurait déjà commencé son voyage. Cela arrive parfois.

M. CHOWN : Parce qu'un autre passager a déjà pris le siège en question ?

M. McGREGOR : Oui. Un passager qui a payé son billet.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Accroissement du service et du trafic" ?



M. DRYSDALE : Si M. McGregor a certains problèmes sur lesquels il veut attirer notre attention, je me demande si nous ne pourrions pas l'aider à les résoudre ? Jusqu'à présent l'aide que nous sommes à même de lui fournir est limitée aux questions qui nous viennent à l'esprit. Il se peut fort bien qu'il y ait d'autres choses auxquelles nous ne pensons pas. Le Comité, il me semble, peut bien lui rendre ce service, s'il y a lieu.

Le PRÉSIDENT : Je ne crois pas que nous devions l'obliger de chercher des problèmes si nous ne sommes pas capables d'y penser nous-mêmes.

M. DRYSDALE : Ce n'était pas mon idée. Je voulais simplement rendre ce Comité un peu plus utile. Il y a peut-être certaines choses que M. McGregor voudrait discuter et sur lesquelles nous pourrions donner notre avis.

M. CHEVRIER : M. Drysdale touche ici d'assez près d'un problème que je voulais discuter moi-même et qu'on a déjà débattu avec M. Gordon. Je crois du reste que monsieur McGregor était ici à ce moment-là. Voici : Il me semble que nous voudrions tous savoir ce que pense M. McGregor du fonctionnement de notre Comité. Je me demande s'il est du même avis que M. Gordon en ce qui concerne la nécessité où il est de se présenter devant nous ?

Mais ce n'est peut-être pas le moment opportun pour poser cette question. Je crois qu'il faudra pourtant y venir avant la fin de nos délibérations pour apprendre si les présidents de nos deux compagnies nationales sont du même avis sur ce point.

Le PRÉSIDENT : Je crois qu'il faudrait poser cette question plus tard.

M. CHEVRIER : Si vous voulez la discuter plus tard, cela m'est égal.

Le PRÉSIDENT : Je crois qu'il faudrait poser la question plus tard.

M. CHEVRIER : J'avais peur que M. Drysdale ne la pose le premier. Cela a failli arriver.

Le PRÉSIDENT : Continuons. Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Service et trafic" ? La rubrique est approuvée.

Nous n'oublierons pas votre proposition, monsieur Drysdale.

Et maintenant étudions la rubrique "Matériel et installations".

M. CHEVRIER : Monsieur McGregor, vous nous avez dit tout à l'heure que, même avant que vous preniez possession de vos avions neufs, on vient vous en proposer de plus neufs et de plus modernes. Pouvez-vous nous dire exactement quels sont ces avions qu'on vous offre au moment où Air-Canada attend toujours la livraison de ses Super-Constellations ?

M. MCGREGOR : Je n'ai pas dit qu'on nous a vendu d'autres avions, mais qu'on a essayé de nous en vendre. Je ne crois pas qu'il soit honnête de notre part de ne pas nous en tenir à nos engagements envers telle ou telle compagnie. Mais, comme je vous l'ai dit, le nouvel avion dont on m'a parlé aurait deux ou trois fois la vitesse du son. Bien que pas très grand par comparaison aux avions actuels, il volerait à cette vitesse incroyable.

Personnellement, je ne crois pas que l'état financier actuel des compagnies aériennes leur permette d'acheter de tels appareils, si attrayants soient-ils, car ces nouveaux modèles ne pourront être livrés que plusieurs années après les DC-8 et les 707 actuels.



M. CHEVRIER : En tenant compte des progrès technologiques actuels, pendant combien de temps pensez-vous que vos avions vous permettront de subir la concurrence ?

M. McGREGOR : Pas plus de six ans. À propos de matériel, monsieur le président, j'ai apporté les modèles que voici. Je crois que cela pourra intéresser le Comité. Ce sont trois turbopropulseurs qu'Air-Canada compte mettre en service en 1961; ce seront du reste les seuls appareils que nous aurons à cette date. Ces modèles sont tous construits à la même échelle, de sorte que les dimensions que vous voyez seront reproduites proportionnellement dans les avions eux-mêmes. Celui de droite est un Viscount, que beaucoup d'entre vous ont visité aujourd'hui à l'heure du midi : il peut transporter 44 passagers et il a une pesanteur totale de 62,000 livres.

M. HORNER (Jasper-Edson) : Et quel est le prix approximatif ?

M. McGREGOR : 1,200,00 dollars. Celui du milieu est un Vanguard, grand turbopropulseur; et le troisième, qu'on nous livrera le dernier, à une pesanteur totale de 135,000 livres et coûtera à peu près \$2,225,000.

M. CHEVRIER : Et sa vitesse ?

M. McGREGOR : 425 milles à l'heure.

M. CATHER : Combien de passagers peut-il transporter ?

M. McGREGOR : A peu près cent. Cela dépendra des dimensions de la carlingue.

M. CATHER : Cela veut dire 100 passagers par comparaison aux 44 du Viscount ?

M. McGREGOR : Le suivant est le premier avion à réaction complet que nous mettrons en service. Ses moteurs sont des Rolls Royce Conway; il pourra transporter 125 passagers selon les dimensions de sa carlingue. Nous attendons la livraison du premier vers la fin de décembre ou au début de janvier. Il a une vitesse de 550 milles à l'heure et coûte \$5,500,000, ce qui est une assez curieuse coïncidence.

M. McPHILLIPS : Il vous faut payer des droits sur ces avions ?

M. McGREGOR : 10 p. 100 de droits d'accise.

M. CATHER : Sur ces trois avions, y en a-t-il qu'on fabrique au Canada ?

M. McGREGOR : Non. Le Viscount et le Vanguard sont fabriqués par la compagnie Vickers, au Royaume-Uni, et le DC-8 vient de la compagnie Douglas, en Californie. Les moteurs des trois appareils sont des Rolls Royce; Rolls Royce Dart pour le Viscount, Rolls Royce Tyne pour le Vanguard et, comme je vous l'ai dit, Rolls Royce Conway pour le DC-8.

M. CHOWN : Préparez-vous des équipes pour la conduite de ces avions ?

M. McGREGOR : Pas encore. Nous préparons du personnel au sol, mais pas encore des équipes de vol. Je crois que nous entreprendrons un programme de formation en septembre ou en octobre.

Le PRÉSIDENT : Ces avions coûteront juste 10,000 de dollars par "mille à l'heure" ?



M. McGREGOR : Oui.

Le PRÉSIDENT : À une vitesse de cinq cent cinquante milles à l'heure, cela fait \$5,500,000, juste le prix de l'avion. Je suis très content que vous ayez parlé de cette vitesse. La rubrique suivante est "Personnel".

M. McPHILLIPS : A propos de personnel, votre conseil d'administration se compose de quatre administrateurs nommés par le gouvernement et de cinq qui sont élus par le National-Canadien, n'est-ce pas ?

M. McGREGOR : Oui.

M. McPHILLIPS : Et le président, qui le nomme ?

M. McGREGOR : Les administrateurs le choisissent parmi eux.

M. McPHILLIPS : Merci.

Le PRÉSIDENT : Ils ont été chanceux d'en trouver un aussi bon parmi eux.

Approuvé.

La rubrique suivante est "Projets". En 1959, la compagnie prévoit une augmentation de la popularité des transports aériens et s'attend à ajouter encore quatre Viscounts à sa flotte aérienne.

M. CHEVRIER : M. McGregor vient de répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT : Oui. Avez-vous d'autres questions à ce sujet ?

M. FRASER : Une simple question. Au sujet des envolées transatlantiques, est-ce que votre bureau aide les voyageurs à résoudre le problème du logement à la fin du voyage ?

M. McGREGOR : Oui, nous avons un service des visiteurs dans nos bureaux de Londres. Il est là pour aider aux voyageurs et tout ce qui concerne les hôtels, les achats, les billets de théâtre et autres choses semblables.

M. FRASER : Même chose à Vienne ?

M. McGREGOR : Non, à Londres seulement.

M. FRASER : Et à la Barbade ?

M. McGREGOR : Le bureau chargé des affaires ordinaires est censé rendre ces services aux voyageurs.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Projets" ? Cela nous amène à l'étude du rapport financier. Avant d'examiner l'état financier, je suppose qu'il y a quelques questions...

M. CHEVRIER : Bien, pourrions-nous avoir une expression d'opinion de la part de M. McGregor...

Le PRÉSIDENT : ... sur l'aspect financier ?

M. CHEVRIER : Non.

Le PRÉSIDENT : Sur ce que vous avez demandé tout à l'heure ?

M. CHEVRIER : Exactement.



Le PRÉSIDENT : En effet, j'allais dire que c'est maintenant le temps, de poser cette question. Je crois que ce que M. Chevrier voulait dire, c'est que...

M. DRYSDALE : Pourrais-je avoir une réponse moi aussi ?

Le PRÉSIDENT : Je pense que votre question est la même ?

M. DRYSDALE : Pas du tout.

Le PRÉSIDENT : Je croyais sérieusement qu'elles étaient identiques. Je croyais que vous aviez posé la question et que M. Chevrier avait plus ou moins donné son assentiment. On a mentionné une opinion semblable à celle que M. Gordon a exprimée quand il a indiqué quel devrait être la liste des questions à étudier par le Comité sans que celui-ci soit obligé de suivre scrupuleusement cette liste. Je crois que vous étiez ici ce matin, monsieur McGregor ?

M. CHEVRIER : La question posée par M. Drysdale ressemble beaucoup à la mienne et je n'ai aucune objection à ce qu'il la pose.

M. CATHERS : Peu importe qui a posée la question, nous voulons la réponse.

Le PRÉSIDENT : Il ne faut pas oublier que M. McGregor va nous donner ses impressions sur la ligne de conduite que devrait suivre notre Comité à l'avenir mais qu'il le fait en réponse à un député qui a posé une question semblable à celle qu'on a posée à M. Gordon.

M. DRYSDALE : Je constate encore une fois que les membres du Comité doivent suivre attentivement la discussion pour s'assurer qu'ils ont reçu des réponses à leurs questions. J'ai simplement demandé si on permettrait à M. McGregor d'attirer l'attention du Comité sur les articles du rapport annuel qui semblent être importants et sur lesquels on n'a pas posé de question. Je puis me tromper, mais il me semble que ma question a été oubliée. Je ne critique personne, car il s'agit certainement d'une simple inadvertance.

Le PRÉSIDENT : Je ne voudrais pas le mettre dans l'embaras en lui demandant de diriger son propre examen.

M. DRYSDALE : Ce n'est pas ce que je veux dire, monsieur le président; mais il peut y avoir des articles qu'il aimerait à discuter; car il est difficile de penser à toutes les questions qui peuvent être posées. Il peut y avoir des doutes sur certaines questions, comme il peut y avoir aussi certains problèmes qui causent des ennuis à Air-Canada et qu'il voudrait peut-être nous expliquer.

Le PRÉSIDENT : S'il le désire, il est libre de le faire.

M. DRYSDALE : Je ne veux pas autre chose. Puis M. Chevrier a posé à peu près la même question.



### Reprise de la séance

Le PRÉSIDENT : M. Chevrier pose à M. McGregor la même question qu'il a posée à M. Gordon. Avez-vous quelques propositions au sujet des questions que le Comité pourrait étudier à l'avenir ?

M. MCGREGOR : Je suis arrivé ici hier à 3 h. 20 pour la séance de l'après-midi. J'ai entendu M. Gordon exprimer son opinion et j'approuve de tout coeur ce qu'il a dit au sujet de l'influence que le Comité peut avoir sur l'activité de la compagnie. Il aurait pu aller plus loin et c'est ce que je veux faire au sujet de la préparation des statistiques.

Au point de vue de la statistique — et nous en avons eu la preuve surtout lors de l'audience de la Commission du transport aérien au sujet des lignes aériennes du Pacifique-Canadien, où l'on nous a posé des centaines de questions en vue d'obtenir beaucoup de renseignements statistiques, nous avons fourni les renseignements demandés, mais cela nous a coûté assez cher. Nous les possédions à cause de l'étude répétée qu'en faisaient les comités chaque année et parce que les lignes aériennes avaient l'impression qu'elles devaient être en mesure de répondre à n'importe quelle question concernant leur exploitation. Mais ces chiffres sont compilés d'une façon bien régulière par la compagnie Air-Canada et avec beaucoup plus de détails que si votre Comité n'existait pas. Il en coûte beaucoup pour préparer ces exposés, dont la plupart ne servent pas dans l'exploitation normale de la compagnie et je crois même qu'ils ne serviraient jamais si le Comité ne les demandait pas. Je crois qu'on réaliserait des économies, si les questions du Comité, comme le proposait M. Gordon, se limitaient aux problèmes de régie et d'administration générale.

Quant à la question de M. Drysdale, mon expérience au sein des comités parlementaires m'a appris que nous n'avons pas besoin de donner de conseils pour indiquer sur quels sujets les questions doivent porter, car les questions que l'on pose englobent assez bien les points essentiels.

J'ai bien apprécié l'opinion de M. Chevrier, lorsqu'il a dit que ce serait ici l'endroit idéal pour étudier certaines difficultés qu'on n'aurait pas abordé au moyen des questions posées par les membres du Comité. Je pense qu'on s'est déjà occupé des deux principales difficultés. L'une concerne les effets de la concurrence sur l'économie des lignes aériennes. Outre la question financière, il sera toujours difficile, à mon avis, de soutenir le moral du personnel d'une organisation qui se trouve habituellement dans une situation financière qui laisse à désirer. S'il s'agit d'une compagnie publique, les employés sont bien exposés à ce qu'on leur dise : "Pourquoi devons-nous payer vos salaires ?" J'espère bien que la Société Air-Canada pourra vaincre les difficultés provenant de la concurrence qu'on lui a suscitée cette année en établissant une nouvelle ligne transcontinentale et qu'on ne continuera pas dans une voie qui pourrait nous plonger dans une situation déficitaire continue.

Il y a un autre point qu'on a à peine effleuré ici et qui intéresse beaucoup les compagnies qui ont des lignes internationales. Il s'agit des ententes bilatérales. Les négociations bilatérales sont très dangereuses et je suis certain que le ministre des Transports sera d'accord avec moi pour dire qu'on apprécierait tout appui qui serait donné au principe général que le Canada ne doit pas dissiper son droit d'aînesse dans des négociations bilatérales. Tout effort en ce sens est déjà apprécié par les deux compagnies de transport aérien du Canada qui ont des lignes internationales.



M. DRYSDALE : Puis-je poser une question personnelle ? Si vous la croyez embarrassante, n'y répondez pas. Au cours des dernières années, de quelle utilité vous ont été ces comités ?

M. McGREGOR : Je n'ai pas l'intention de donner une réponse qui semblerait ironique, mais je crois qu'ils ont eu au moins le mérite de forcer les hauts fonctionnaires de la compagnie à se familiariser avec les problèmes administratifs et à se tenir constamment au courant des détails de la comptabilité à un degré qu'ils n'auraient jamais atteint en raison de la pression continue du travail quotidien. C'est là sans doute un grand mérite, qui compense bien le temps qu'on y consacre, comme l'a si bien dit M. Gordon.

M. CATHERS : Monsieur McGregor, vous avez dit tout à l'heure que la compilation de ces chiffres était très coûteuse. Auriez-vous une idée du coût approximatif en dollars de la compilation des chiffres que vous fournissez à ce Comité ?

M. McGREGOR : Non, je n'en ai aucune idée.

M. CATHERS : Je comprends que c'est assez difficile.

M. McGREGOR : On nous demande, par exemple, un rapport sur le nombre de voyageurs à bord des appareils dans chaque ville du Canada. Il faut pour préparer ce rapport recueillir les faits en consultant toutes les sources de renseignements. Ce travail commence à la station même, où l'on contrôle le registre des billets vendus. Vous pourriez dire que le personnel affecté à ce travail devrait de toute façon faire ce même genre de travail, mais il ne faut pas oublier qu'un travail supplémentaire requiert généralement une augmentation de personnel. Je ne veux pas dire, cependant, qu'on pourrait avoir quatre employés de moins si on ne tenait pas ce genre de comptabilité ?

M. CATHERS : Lorsqu'on a parlé du nombre des voyageurs, vous sembliez hésiter avant de répondre. Est-ce parce que ce renseignement peut être utile à vos concurrents ?

M. McGREGOR : Précisément.

M. CATHERS : Je proposerais que ce renseignement ne soit pas consigné au compte rendu, parce que nous ne voulons pas que notre compagnie divulgue des renseignements qui pourraient servir à ses concurrents.

Le PRÉSIDENT : On a répondu la même chose l'an passé à la question de M. Smith.

M. CATHERS : Il s'agit d'une question de l'année dernière et je ne crois pas qu'on puisse demander à notre compagnie aérienne de divulguer des renseignements qui pourraient servir à ses concurrents.

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT : Si nous continuons à divulguer des renseignements, je pense qu'il vaudrait mieux tout vendre à un propriétaire privé. Sérieusement parlant, quelle est l'opinion du Comité à ce sujet ? M. Smith qui a posé la question, n'est pas ici en ce moment.

M. CHEVRIER : Je dois faire remarquer que M. Smith faisait la demande au nom d'un autre et qu'il n'insistait pas pour obtenir une réponse. Même



si la demande a été faite l'an passé, peut-être qu'on n'aurait pas dû y répondre. Et, si le Comité est d'avis qu'on ne répondra pas à cette question cette année, nous ne devrions peut-être pas poser la question au témoin.

Le PRÉSIDENT : Je crois que nous avons plus ou moins acquiescé à la demande lorsque M. Smith était ici.

M. CHOWN : La question venait de M. Fisher. Je crois cependant que, si M. Chevrier la présente sous forme de motion, il nous faudra voter, que M. Smith et M. Fisher soient ici ou non.

Le PRÉSIDENT : Comme le Comité est encore en séance, je suppose que nous avons le pouvoir de ne pas publier le renseignement donné, si nous ne le voulons pas. Nous voilà dans la situation où nous nous trouvons au sujet du National-Canadien.

M. DRYSDALE : Je propose que la question posée par M. Smith au nom de M. Fisher...

M. FRASER : On n'a pas mentionné le nom de M. Fisher.

M. DRYSDALE : ... que la question posée par M. Smith à propos des renseignements sur le nombre des voyageurs à chaque aéroport du Canada soit retirée.

M. CREAGHAN : Ou bien que le renseignement soit donné à M. Smith et qu'il ne soit pas consigné au compte rendu.

Le PRÉSIDENT : Très bien. A propos des renseignements qu'on a demandés, M. Drysdale, appuyé par M. Creaghan, propose que, de l'avis du Comité, M. Smith obtienne une réponse personnelle de M. McGregor et que celle-ci ne soit pas consignée au compte rendu.

(Assentiment.)

M. CHOWN : Où en êtes-vous au sujet de l'achat de pistes annexes où pourraient atterrir les petits appareils qui atterrissent présentement sur les grandes pistes de départ dans les principaux aéroports du Canada ?

M. MCGREGOR : Je soumettrai la question au ministre. Air-Canada n'a rien à voir dans l'administration des aéroports.

M. CHOWN : Je vais lui écrire une lettre.

M. HEES : Nous désirons vivement faire ce que vous venez de mentionner, mais nous trouvons que c'est beaucoup plus difficile que vous ne le croyez. Ces pistes annexes, comme vous le savez sont nécessaires dans les environs des grandes villes. Vous constatez probablement que, lorsqu'une ville s'est développée au point d'avoir un aéroport, elle est surpeuplée et qu'il est bien difficile alors d'acheter un terrain convenable dans le voisinage de la ville.

Et puis la population s'oppose en général à la cession d'un terrain approprié. Malgré tout cela, nous procédons le plus vite possible. Nous désirons vivement empêcher l'encombrement sur un certain nombre de nos grands aéroports, et c'est pour cela que nous sommes à la recherche de sites appropriés.

M. BROOME : Puis-je poser une autre question, sur le même sujet, puisque le ministre a entamé la question.



M. HEES : Je n'ai pas entamé la question.

M. BROOME : Puisqu'il est difficile d'obtenir un terrain pour le transformer en champ d'aviation, quel est le problème qui se pose lorsque vous avez déjà un aéroport annexe, comme dans le cas de Boundary Bay ?

M. HEES : Comme vous le savez, M. Broome, notre problème, en ce cas, n'est pas de trouver un terrain. C'est le ministère de la Défense nationale qui a un problème à résoudre : il lui faut trouver un autre endroit et déménager.

M. FRASER : Puis-je poser une question ?

Le PRESIDENT : A qui, au ministre ou au président ?

M. FRASER : A M. McGregor. C'est une question qui regarde l'article du rapport qui traite de la caisse d'assurance. Un Viscount a été détruit par un autre avion de transport à New York. Est-ce que c'est indiqué dans le bilan ? Avez-vous reçu des dédommagements ?

M. MCGREGOR : Non, le bilan ne mentionne pas cette perte. On a enlevé la valeur comptable de l'avion des avoirs de la compagnie. Nous avons intenté des poursuites contre la ligne aérienne intéressée et contre le fabricant, parce qu'il est évident que nous ne pouvions pas recevoir de dédommagements sans cela.

Malheureusement, les défendeurs sont la cause que cette poursuite, vers laquelle nous nous acheminons et qui pourrait être réglée à l'amiable, traîne en longueur, simplement parce qu'il y a une dispute entre eux au sujet de la responsabilité financière en ce qui concerne l'embarras causé par l'avion de l'autre compagnie. Quoi qu'il en soit, Air-Canada n'a reçu aucune rémunération et aucun prélèvement n'a été fait sur la caisse des assurances à l'égard de cette perte.

M. FRASER : Vous attendez-vous à recevoir quelque chose ?

M. MCGREGOR : Oui, au prix fixé par la loi.

M. CREAGHAN : On ne nous a donné aucun renseignement au sujet de l'abandon de certaines lignes. Votre compagnie-mère abandonne continuellement des lignes dans toutes les parties du pays et cela cause parfois bien des embarras aux députés. Votre compagnie a-t-elle abandonné des lignes ?

M. MCGREGOR : Oui, et récemment nous avons discontinué la ligne qui desservait Kapuskasing. Je crois que c'était au mois de mars de l'année dernière. Même chose pour la ligne d'été qui desservait Muskoka. Dans les deux cas, nous nous sommes adressés à la Commission des transports aériens. Cette question a été traitée avant votre arrivée.

M. CREAGHAN : Vous faut-il la permission de la Commission des transports aériens pour abandonner une ligne ?

M. MCGREGOR : Certainement.

M. CHEVRIER : Dans la plupart des cas, lorsque vous abandonnez une ligne, n'y a-t-il pas plusieurs autres compagnies aériennes qui sont intéressées à l'acheter ?



M. MCGREGOR : Une compagnie s'est montrée intéressée à la ligne de Kapuskasing. Elle l'a exploitée pendant un certain temps; puis, voyant qu'elle perdait \$10,000 par mois, elle a discontinué.

M. CHEVRIER : Que dites-vous de la ligne qui desservait le Nord du Québec, qui n'a pas été abandonnée, mais qu'on a échangé, je crois, pour une autre ligne ?

M. MCGREGOR : Nous avons fait l'acquisition de la ligne Montréal à Ottawa-Val d'Or-Timmins et autres centres en donnant en échange la ligne du Mexique. Nous l'exploitons encore avec de bons résultats.

M. CHEVRIER : Est-ce considéré comme un abandon ?

M. MCGREGOR : Non, puisque le service continue.

M. CREAGHAN : Vous avez une ligne entre Montréal et Goose Bay pour laquelle vous avez demandé au Maritime Central de conclure une entente qui lui en concéderait l'exploitation. Je me demande si cette question a été discutée au conseil d'administration de la Société. Avez-vous pris une décision quant à la ligne de conduite à suivre au sujet de la cession de la ligne Montréal-Goose Bay à la Maritime Central ?

M. MCGREGOR : Nous avons pris une décision et elle est négative.

M. CREAGHAN : Allez-vous persister à maintenir cette ligne, même si vous y subissez des pertes ?

M. MCGREGOR : Nous n'y subissons pas de perte.

M. CREAGHAN : Il me semblait qu'on avait dit ici que vous perdiez \$10,000,000 par année sur certains de ces parcours.

M. MCGREGOR : Pas du tout.

M. CREAGHAN : Pourriez-vous nous fournir des chiffres pour le parcours Montréal-Goose Bay ?

M. MCGREGOR : Certainement; nous avons un état financier bien précis au sujet de l'exploitation de cette ligne.

M. CREAGHAN : Êtes-vous convaincu que vous y réalisez des profits ?

M. MCGREGOR : Certainement.

M. CREAGHAN : Et vous êtes convaincu que vous y donnez un bon service ?

M. MCGREGOR : Oui, trois envolées par semaine.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser sur le rapport financier ? Nous avons déjà étudié la rubrique "Trafic".

M. DRYSDALE : Vous avez dit que vous vous êtes débarrassés de quelques DC-3 cette année. Je me demande pourquoi vous les avez abandonnés et si vous vous en êtes procuré d'autres ?

M. MCGREGOR : Il n'a pas de nouveaux appareils.

M. DRYSDALE : Pourriez-vous me dire quel pouvait être le montant de leur dépréciation ?



M. McGREGOR : On les a réduits à une valeur de \$5,000, dans nos livres de comptabilité. En moyenne, nous avons obtenu environ \$60,000 l'unité.

M. DRYSDALE : Quel en était le prix au sortir de la fabrique ?

M. McGREGOR : Ils n'étaient pas neufs quand nous les avons achetés. C'étaient des avions introduits au Canada à la fin de la guerre et qui avaient ensuite été transformés et complètement refaits par Canadair, d'après nos livres de comptabilité, chacun valait environ \$150,000.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du financier ?

M. CATHERS : Pour en revenir à la caisse des assurances de 6 millions de dollars, est-ce qu'elle augmente ?

M. McGREGOR : Oui.

M. CATHERS : Votre rapport n'indique pas qu'on a mis de côté de l'argent provenant de votre caisse d'exploitation en vue d'augmenter cette caisse d'assurance. Est-ce bien cela ?

M. McGREGOR : En ce qui concerne l'année 1958, le montant de la caisse qui était de \$5,800,000 a été porté à 6 millions de dollars par le transfert de surplus accumulés. Actuellement, par décision du Conseil d'administration, des versements mensuels s'ajoutent au montant de la caisse.

M. CATHERS : C'est peu quand on pense que la perte d'un seul avion vide pratiquement la caisse.

M. McGREGOR : C'est vrai. C'est pour cela qu'on a constitué cette caisse. Pendant des années la caisse n'a jamais dépassé la somme maximum de 6 millions de dollars approuvée par le conseil d'administration, et c'est précisément en pensant à ces avions et à leur valeur que le conseil d'administration a décidé tout récemment d'adopter la méthode de versements additionnels à la caisse.

M. CATHERS : Est-ce que la caisse des assurances couvre les dommages causés aux avions — responsabilité publique et autres risques ou si vous avez d'autres assurances ?

M. McGREGOR : C'est l'argent de la compagnie qui doit servir pour n'importe quelle indemnité qu'on réclame d'elle, qu'il s'agisse de la responsabilité envers les voyageurs ou de la perte d'équipement.

M. CATHERS : Autrement dit, vous n'avez pas d'assurances ordinaires ?

M. McGREGOR : Oui, nous en avons. Nous avons des assurances contre les dommages à des tiers à l'occasion des envolées, c'est-à-dire contre la possibilité qu'un avion tombe sur une maison ou quelque chose de ce genre. Nous avons aussi des assurances contre les risques d'atterrissage ainsi que des assurances pour les bâtiments et tout ce qu'ils contiennent.

M. Broome propose, appuyé par M. Pasco, que le rapport annuel soit approuvé.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT : Nous allons étudier maintenant le rapport des vérificateurs.



## GEORGE A. TOUCHE &amp; CO.

Chartered Accountants  
410 St. Nicholas Street  
Montréal

Montréal, Toronto, London, Winnipeg,  
Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary,  
Vancouver, Victoria

Represented in the  
United States of America  
and Great Britain

Le 16 février 1959

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

Monsieur le Ministre,

A titre de vérificateurs d'Air Canada pour l'année 1958, nous avons l'honneur de soumettre, par votre entremise, ce rapport au Parlement.

### 1. États financiers de 1958

Le rapport annuel de la Compagnie comprend, en plus des états financiers habituels, notre certificat dans lequel nous déclarons que nous avons examiné les comptes de la Compagnie pour l'exercice 1958; que, selon nous, le bilan et l'état du revenu sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial des affaires de la Compagnie pour 1958, et que ces états sont préparés de la même manière que ceux de l'année précédente.

Nous déclarons également que la Compagnie a, à notre sens, tenu les livres de comptabilité requis et qu'elle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

### 2. Matériaux et Fournitures

Au cours de 1958, le personnel de la Compagnie a procédé à un inventaire extra-comptable des matériaux et fournitures; aux articles inclus dans cet inventaire on a appliqué la même base d'évaluation qu'au cours des exercices antérieurs, c'est-à-dire le coût des matériaux une fois posés, basé sur le prix des plus récentes factures et comportant les réductions applicables aux articles démodés. Les registres d'inventaire ont été régularisés selon les excédents et manquants révélés par le dénombrement.

Bien que les fonds investis dans certaines catégories de matériaux et de fournitures aient augmenté au cours de l'exercice, ces augmentations furent compensées par la liquidation d'une quantité de pièces de rechange de DC3.



### 3. Fonds d'Assurance

Au 31 décembre 1958, le solde du fonds s'établissait comme suit :

Encaisse et intérêts courus .....	\$ 76,175
Valeurs, au prix coûtant .....	5,998,620
	<hr/>
	\$6,074,795
<b>Moins :</b> Montant à payer à la Compagnie .....	74,795
	<hr/>
	\$6,000,000

Au 31 décembre 1958, les placements que comprend le fonds, lesquels consistent en obligations du Gouvernement et en titres semblables, avaient une valeur marchande d'environ \$5,276,000, soit 12 % de moins que leur prix coûtant. Il ne s'ensuivra de perte réelle que si l'on se trouve contraint de vendre les titres avant leur échéance. Les revenus d'intérêts du fonds, s'élevant à \$204,986, ont été inclus dans le revenu d'autres sources.

### 4. Immeubles et Matériel

Au cours de l'exercice faisant l'objet de ce rapport, le montant net capitalisé en immeubles et matériel a augmenté de \$14,172,000, suivant l'état que voici :

#### Acquisitions

Avions et parties constituantes — représentant 15 Viscount et 1 Super Constellation .....	\$22,696,000
Installations au sol et composants .....	991,000
Bâtisses .....	1,131,000
	<hr/>
	\$24,818,000
<b>Désaffectations</b> .....	3,188,000
	<hr/>
	\$21,630,000

<b>Moins :</b> Augmentation nette de la dépréciation accumulée .....	7,458,000
	<hr/>
	\$14,172,000

Le compte immeubles et matériel a été régularisé de façon à tenir compte de la valeur de 12 appareils DC3 liquidés au cours de l'exercice et d'un Viscount détruit dans un accident au sol.

L'augmentation nette de la dépréciation accumulée consiste en une provision pour dépréciation de \$9,911,000 imputée sur les opérations moins des débits de \$2,453,000 pour désaffectations et régularisations diverses.

On a calculé la provision pour dépréciation à un taux annuel uniforme s'appliquant au coût initial comme suit :

Super Constellation — de façon à atteindre leur valeur résiduelle sur une période de sept ans à compter de leur mise en service.



Viscount — de façon à atteindre leur valeur résiduelle sur une période de neuf ans à compter de leur mise en service.

North Star et DC3 — ces appareils ont atteint leur valeur résiduelle au cours des exercices antérieurs.

Installations au sol — de façon à répartir la dépréciation sur la durée estimative de service, laquelle varie selon le genre d'installation.

Conformément au principe qu'observe la Compagnie d'attendre qu'un actif soit prêt à servir avant de tenir compte de sa dépréciation, on n'a créé aucune provision pour dépréciation à l'égard du coût accumulé des travaux de construction en cours de la nouvelle base d'entretien et de révision de Dorval.

Le coût global estimatif de construction et d'équipement de la nouvelle base d'entretien et de révision de Dorval se chiffre par \$20,000,000. Au 31 décembre 1958, on avait encouru des frais de construction de \$1,246,000 et débité en conséquence le compte immeubles et matériel tandis qu'on prévoyait des frais de construction additionnels de \$14,000,000.

On nous informe que tout le matériel a été maintenu en bon état de fonctionnement.

#### 5. Avances sur Achats de Matériel

Au 31 décembre 1958, on avait versé des avances à l'égard de contrats d'achat d'avions et de leur équipement qui seront livrés au cours des prochains exercices. Ces paiements se montaient alors à \$17,675,000 et ont été imputés sur les engagements suivants :

4 Viscount devant être livrés en 1959 .....	\$ 2,117,000
6 Douglas DC8 devant être livrés en 1960 et 1961 .....	6,768,000
20 Vanguard devant être livrés en 1960 et 1961 .....	6,797,000
1 Super Constellation devant être livré en 1959 .....	246,000
Pièces de rechange pour moteurs de Douglas DC8 .....	832,000
Pièces de rechange pour moteurs de Vanguard .....	607,000
Simulateurs de vol .....	308,000
	<hr/>
	\$17,675,000
	<hr/>

Il reste un montant global de \$92,000,000 à verser d'ici à ou lors de l'exécution complète de ces contrats. Au 31 décembre 1958, la Compagnie était protégée au moyen de contrats à terme, dans la mesure suivante, contre les fluctuations du change étranger à l'égard de ses engagements décollant de l'achat d'avions :

Fonds des États-Unis .....	\$16,400,000
Livres sterling .....	£ 1,860,000



## 6. Emprunts et Obligations

L'augmentation nette de \$24,600,000, des billets dus aux Chemins de fer nationaux du Canada, résulte des changements suivants :

Nouveaux emprunts contractés .....		\$36,100,000
Prêt remboursé comptant .....	\$5,000,000	
Emprunts refinancés par l'émission d'une obligation échéant le 1 <sup>er</sup> février 1981 .....	6,500,000	11,500,000
		<hr/>
		\$24,600,000

Les obligations à rembourser aux Chemins de fer nationaux du Canada se présentaient comme suit au 31 décembre 1958 :

3 7/8 % échéant le 1 <sup>er</sup> janvier 1973 .....	\$20,000,000
4 1/4 % échéant le 1 <sup>er</sup> février 1981 .....	6,500,000
	<hr/>
	\$26,500,000

L'accroissement du montant des emprunts et obligations depuis le 31 décembre 1957 explique l'augmentation du montant de l'intérêt dû figurant parmi les exigibilités.

## 7. Réserve pour assurance

Au cours de l'exercice, on a ramené cette réserve à \$6,000,000 en prélevant \$330,000 sur le surplus. Cette réserve n'a été débitée d'aucun montant en 1958. Dans la comptabilité de la Compagnie, on a pourvu aux recouvrements de réclamations et de dépenses consécutives à des accidents graves subis antérieurement au 31 décembre 1958, qui pourraient être obtenus d'autres parties ou en vertu de contrats avec des assureurs de l'extérieur.

## 8. Impôts sur le Revenu

Comme le permettent les règlements aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu, on n'a créé aucune provision pour impôts sur le revenu vu que la Compagnie se propose de réclamer une allocation de coût en capital (dépréciation) suffisante pour compenser le revenu imposable.

## 9. Fonds de Roulement

Au cours de l'exercice, le fonds de roulement, qui est l'excédent des disponibilités sur les exigibilités, a augmenté de \$266,000. Le résumé suivant, dont les montants ont été ramenés au plus proche millier de dollars, fait ressortir les facteurs de cet accroissement :



Fonds de roulement au 31 décembre 1957 (avant déduction d'un emprunt bancaire temporaire remboursé à même des prêts additionnels obtenus des Chemins de fer nationaux du Canada en 1958) ..... \$ 5,811,000

Source des fonds :

Revenu net de l'exercice ..... \$ 548,000

**Plus :** Dépréciation, n'impliquant aucune sortie de fonds ..... 9,911,000

10,459,000

**Moins :** Réserve pour révision, servant à compenser les principaux frais de révision ..... 392,000 10,067,000

\$15,878,000

Prêts obtenus des Chemins de fer nationaux du Canada, net ..... 24,600,000

Produit de l'émission de l'obligation aux Chemins de fer nationaux du Canada ..... 6,500,000

\$46,978,000

Emploi des fonds :

Dépenses budgétées en immobilisations ..... \$33,863,000

Autres dépenses et désaffectations, net ..... 1,708,000

Virement au fonds d'assurance ..... 330,000

Remboursement d'un emprunt bancaire temporaire ..... 5,000,000 40,901,000

Fonds de roulement au 31 décembre 1958 ..... \$ 6,077,000



## 10. Etat du Revenu

Les principales fluctuations suivantes ressortent d'une comparaison entre les résultats de 1958 et ceux de 1957 :

Augmentation des recettes d'exploitation (15 %) ..... \$15,559,000

### Postes principaux :

Voyageurs ..... \$15,029,000 (17 %)

Courrier ..... 231,000 ( 2 %)

Augmentation des dépenses d'exploitation, y compris la dépréciation (14 %) ..... 14,541,000

### Postes principaux :

Salaires et gages ..... 5,985,000 (13 %)

Carburants et lubrifiants ..... 1,728,000 (12 %)

Frais d'atterrissage, contributions et manutention des carburants ..... 780,000 (20 %)

Assurances, pensions et bien-être des employés ..... 1,138,000 (38 %)

Dépréciation ..... 3,092,000 (45 %)

Augmentation du revenu d'exploitation ..... \$ 1,018,000

Diminution du revenu d'autres sources ..... **70,000**

Augmentation de l'intérêt sur le capital investi (48 %) ..... **805,000**

Augmentation du revenu net ..... \$ 143,000

## 11. Généralités

On a escompté à la banque des billets signés en reconnaissance de dettes contractées pour transport outre-mer et domestique aux termes du Plan budgétaire. Le passif éventuel s'y rapportant figure en apostille au bas du bilan. Les comptes à payer comprennent une réserve de \$28,500 pour défaut possible de paiement de certains de ces billets.

Chaque fois qu'il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières ont été converties aux taux suivants au 31 décembre 1958 :

Dollars des Etats-Unis — au pair.

Sterling — aux taux de \$2.80 la livre.

Grâce à sa ligne de conduite voulant que les diverses fonctions relatives à ses opérations et à son administration fassent l'objet d'un examen constant, la Compagnie a réussi à apporter à ses méthodes les changements qui s'imposaient pour maintenir un haut degré d'efficacité au cours de cette période d'expansion continue.

Nous tenons à souligner combien nous avons apprécié l'excellente coopération et l'aide précieuse de la direction et du personnel de la Compagnie.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération et de nos sentiments bien dévoués.

George A. Touche & Co.



M. CHOWN : Je propose que le rapport des vérificateurs pour l'année terminée le 31 décembre 1958 soit adopté.

M. CHEVRIER : J'appuie la motion.

M. DRYSDALE : J'aurais une question très brève à poser. Je remarque qu'il y a un nouvel aéroport terminus.

Le PRÉSIDENT : Un instant, messieurs; nous voulons garder le quorum, car nous avons encore le budget des immobilisations à étudier.

**AIR-CANADA**  
**BUDGET DES IMMOBILISATIONS**  
**1959**

**Application des fonds :**

Immeubles et matériel .....		\$63,750,000
Re-financement d'emprunts :		
Chemins de fer nationaux du Canada .....		5,000,000
Capital de roulement supplémentaire .....		1,200,000
		<hr/>
		\$69,950,000

**Source des fonds :**

Revenu net .....	\$ 500,000	
		<hr/>
Provisions de dépréciation .....	12,450,000	12,950,000
Emprunts des chemins de fer nationaux du Canada .....		\$57,000,000
		<hr/>

**AIR-CANADA**

**BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATÉRIEL - ANNÉE 1959**

	Projets autorisés antérieurement	Nouveaux projets	Total
<b>Avions et parties constituantes</b>			
Avions .....	\$33,850,000	\$ 4,000,000	\$37,850,000
Projets d'amélioration .....	993,000	250,000	1,243,000
Pièces de rechange .....	1,000,000	1,000,000	2,060,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total .....	\$35,903,000	\$ 5,250,000	\$41,153,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>



**Installations au sol et composants**

Moyens de communication au sol .....	\$ 5,000	\$ 900,000	\$ 905,000
Remises et ateliers .....	15,000	2,200,000	2,215,000
Rampes d'atterrissage .....	25,000	100,000	125,000
Véhicules à moteur .....	70,000	1,250,000	1,320,000
Matériel de bureau .....	73,000	200,000	273,000
Matériel divers .....	1,176,000	900,000	2,076,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total .....	\$ 1,364,000	\$ 5,550,000	\$ 6,914,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
<b>Bâtiments et améliorations</b> .....	\$13,433,000	\$ 1,950,000	\$15,383,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
<b>Frais imprévus</b> .....		300,000	300,000
		<hr/>	<hr/>
<b>Total, immeubles et matériel</b> ....	\$50,700,000	\$13,050,000	\$63,750,000

Les dépenses relatives à chacune des rubriques susmentionnées peuvent dépasser le montant indiqué dans une proportion n'excédant pas 10 p. 100, sans autre approbation, pourvu que les dépenses totales relatives aux dites rubriques ne dépassent pas \$63,750,000.

Les premiers versements indiqués dans ce budget pour les avions, les moteurs et les immeubles comprennent les engagements relatifs aux dépenses des années subséquentes et des engagements, ainsi que les engagements inclus dans des budgets approuvés antérieurement, donnent le total suivant des engagements financiers pour les prochaines années :

**Engagements financiers pour les prochaines années**

	Engagements approuvés antérieurement	Engagements du budget de 1959	Total des engagements futurs
1960 .....	\$37,429,000	\$22,082,000	\$59,511,000
1961 .....	23,742,000	7,986,000	31,728,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	\$61,171,000	\$30,068,000	\$91,239,000



Le PRÉSIDENT : Monsieur Drysdale, vous avez proposé que nous adoptions le rapport puis vous avez ensuite posé une question.

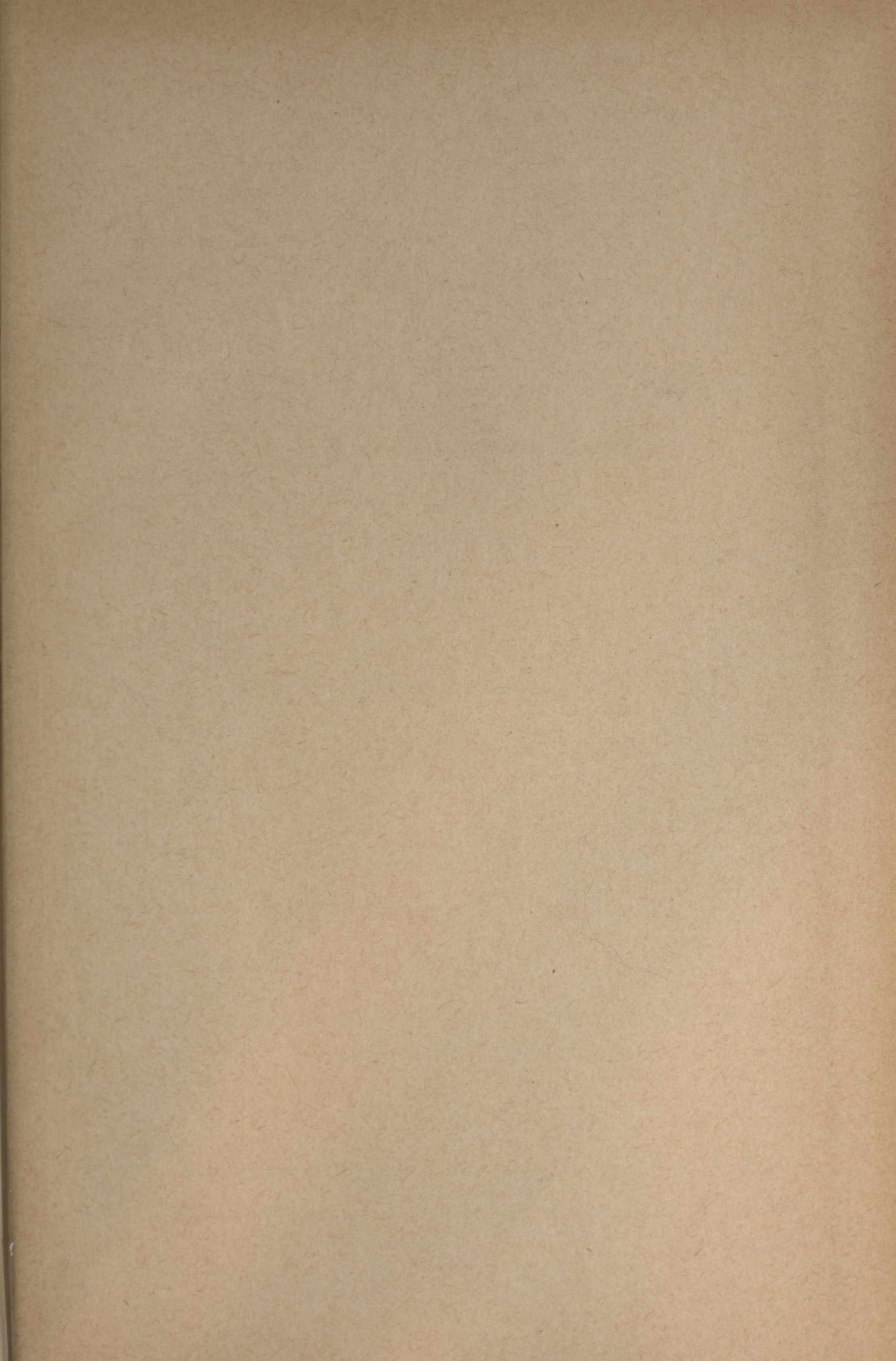
M. DRYSDALE : J'aimerais à poser ma question au ministre des Transports. A propos de ce nouveau terminus qui sera construit à Montréal, je me demande si le ministre ne pourrait pas prendre les dispositions voulues pour que les membres du Comité assistent à l'ouverture de cet immeuble ou pour qu'ils puissent voir, quelque temps après l'ouverture, certains aménagements qu'ils sont à étudier.

M. CATHERS : Une autre petite excursion !

M. Drysdale propose, appuyé par M. Chown, que le budget des immobilisations soit adopté.

Le PRÉSIDENT : La motion est adoptée. Messieurs, la séance est levée. Je vous remercie beaucoup de votre collaboration.











CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

---

COMITÉ SESSIONNEL

DES

**CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES**

**et de la MARINE MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: L'HONORABLE W. EARL ROWE

---

**PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES**

Fascicule 4

---

Troisième rapport à la Chambre

SÉANCE DU JEUDI 21 MAI 1959

---

**Rapport annuel de 1958 des chemins de fer Nationaux du Canada  
et de la compagnie Air-Canada**

---

(Les délibérations ayant trait à la compagnie Air-Canada  
figurent au fascicule 3)

(Les délibérations ayant trait aux chemins de fer Nationaux  
du Canada figurent aux fascicules 1 et 2)

---



COMITÉ SESSIONNEL  
DES  
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE  
LA MARINE MARCHANDE  
que l'Etat possède, exploite et contrôle

Président: W. Earl Rowe

Vice-Président: Yvon R. Tassé

et MM.

Badanai	Fisher	Mitchell
Bourbonnais	Fraser	Monteith (Verdun)
Brassard (Lapointe)	Granger	Pascoe
Broome	Grills	Robinson
Carter	Horner (Jasper-Edson)	Smallwood
Chevrier	Kennedy	*Smith (Calgary-Sud)
Chown	Martini	Smith (Simcoe-Nord)
Creaghan	McPhillips	
Drysdale	McWilliam	

Chef adjoint de la division des comités.  
Antonio Plouffe.

---

\*A remplacé M. Grills le mercredi 6 mai.

NOTA

Aucun budget des immobilisations n'a été prévu pour l'année 1959 à l'égard de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited, bien que, d'après l'ordre de renvoi de la Chambre des Communes du 29 avril, ledit budget a été renvoyé au Comité.



## PROCÈS - VERBAL

mercredi 20 mai 1959.

(9)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à huit clos aujourd'hui, à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. Earl Rowe.

Présents: MM. Broome, Carter, Fraser, Horner, (Jasper-Edson), Martini, Monteith (Verdun), Pascoe, Rowe et Tassé.—(9)

A 3 heures 40, le Comité suspend sa séance car la sonnerie appelle les députés à la Chambre pour enregistrer un vote.

A 4 h. 05, on reprend la séance.

Présents: MM. Badanai, Broome, Carter, Chevrier, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Granger, Horner (Jasper-Edson), Martini, McPhillips, Mitchell, Monteith (Verdun), Pascoe, Rowe et Tassé.—(17).

Le Comité étudie un projet de rapport.

Le président lit ce projet de rapport article par article.

Après avoir discuté, le Comité décide d'inculquer dans son rapport à la Chambre la recommandation suivante:

“Votre Comité demande d'être nommé beaucoup plus tôt au cours des sessions à venir, afin de pouvoir établir un programme de travail plus efficace”.

Il est ordonné,—que le président présente le projet de rapport tel que le Comité l'a modifié, afin qu'il constitue le troisième rapport du Comité à la Chambre.

A 5 heures et quart, le Comité s'ajourne pour une période indéterminée.

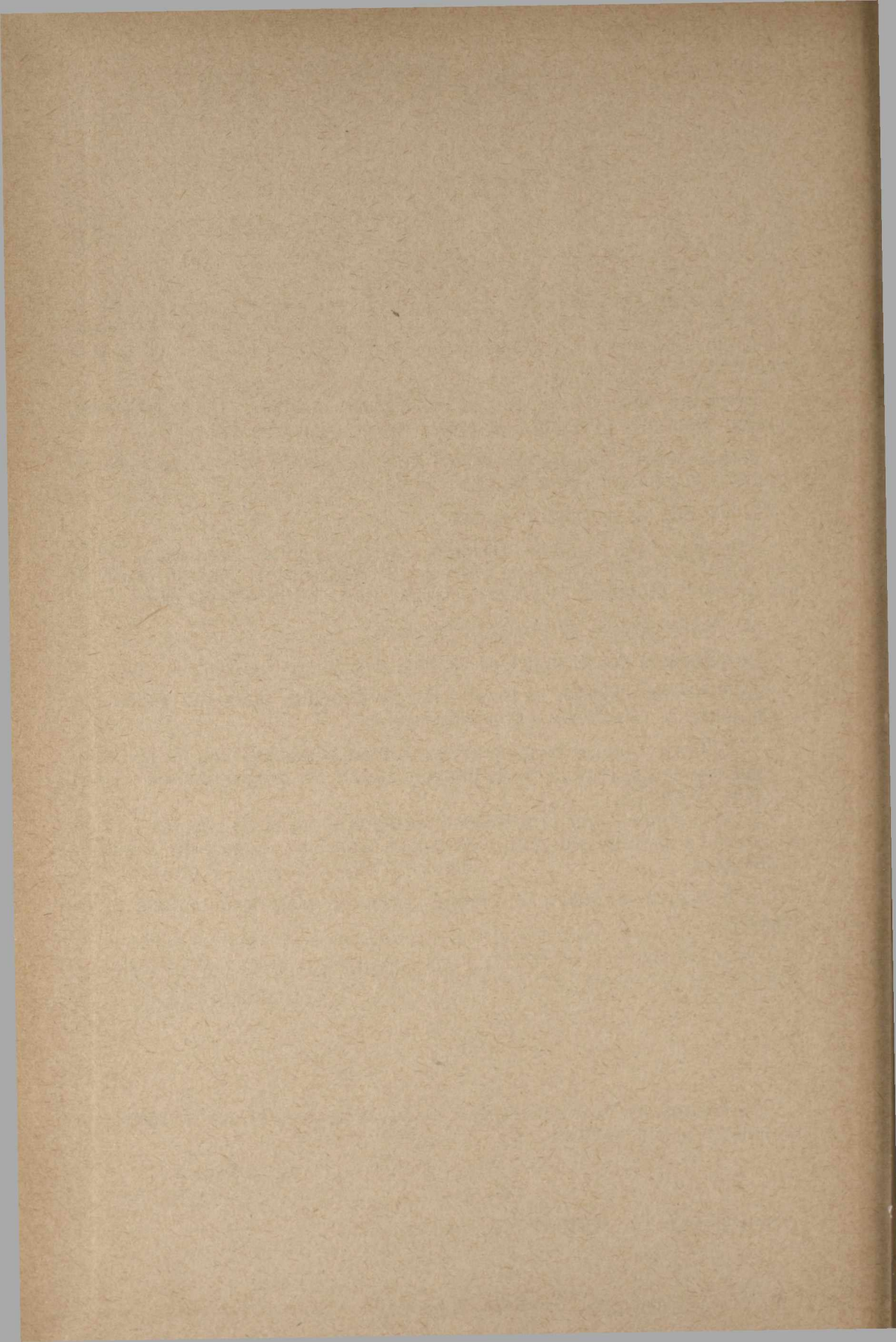
Le chef adjoint de la Division des comités.  
Antonio Plouffe.

Un exemplaire du compte-rendu des délibérations et des témoignages est annexé aux présentes.

Le président,  
W. EARL ROWE

(Remis ce jour par M. Tassé, vice-président)







## RAPPORT A LA CHAMBRE

Jeudi 21 mai 1959.

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle à l'honneur de présenter son

### TROISIÈME RAPPORT

#### Sujets étudiés

1. Conformément aux ordres de renvoi de la Chambre en date du 29 avril et du 4 mai 1959, le Comité a étudié les documents suivants:

Rapport annuel du National-Canadien (1958);

Budget des immobilisations et le compte des recettes prévues du National-Canadian (1959);

Rapport annuel de la compagnie Canadian National (West Indies) Steamships Limited (1958);

Rapport annuel de la Canadian National Railways Securities Trust (1958);

Rapports présentés au Parlement par Geo. A. Touche & Co., vérificateurs, (National-Canadien et Air-Canada);

Budget principal des dépenses (1960)—Crédits 410, 411 et 419;

Rapport annuel (1958) budget d'immobilisations et budget relatif à la propriété et au matériel de la compagnie Air-Canada (1959).

#### Témoins

2. Le Comité a tenu neuf séances au cours desquelles il a entendu M. Donald Gordon, président du National-Canadien; M. S. F. Dingle, vice-président (Exploitation) et M. J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et finance); ainsi que M. G. R. McGregor, président de la compagnie Air-Canada, et des représentants de George A. Touche & Co., vérificateurs.

#### Deuxième rapport à la Chambre

3. Votre Comité a étudié les crédits 410, 411 et 419 du Budget des dépenses de l'année 1960. En voici le texte:

410—Service de transbordement de l'Île du Prince-Edouard et ports terminus.....	\$1,741,000
411—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus .....	4,738,000
419—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.....	14,100,000



Dans le deuxième rapport qu'il a présenté à la Chambre, en date du 12 mai 1959, le Comité a recommandé que ces crédits soient adoptés. Dans ce même rapport, le Comité a fait savoir à la Chambre qu'il avait étudié et approuvé le budget des dépenses de premier établissement et le compte rendu des recettes prévues pour 1959 du National-Canadien ainsi que le budget des dépenses de premier établissement et les budgets relatifs à la propriété et au matériel de la compagnie Air-Canada pour l'année 1959.

Rapport annuel et autres du National-Canadien et de la compagnie Air-Canada

4. Le Comité a étudié et approuvé le rapport annuel (1958) du National-Canadien. Il a aussi étudié et approuvé le rapport annuel (1958) d'Air-Canada. De même, le rapport annuel de 1958 de la compagnie Canadian National (West Indies) Steamships Limited a été approuvé ainsi que le rapport annuel (1958) de la Canadian National Railways Securities Trust et le rapport que les vérificateurs ont remis au Parlement pour l'année se terminant le 31 décembre 1958.

5. Le rapport annuel (1958) du National-Canadien a été déposé à la Chambre le 14 avril conformément à l'article 41 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre 29 des statuts du Canada (1955). Il accuse, au chapitre de l'exploitation, des recettes de \$704,947,410 et des dépenses de 700,021,499, soit un revenu net de \$4,925,911 provenant de l'exploitation des chemins de fer. Cependant, compte tenu des impôts, du loyer, de certains autres revenus et charges fixes, l'exploitation pour l'année s'est soldée par un déficit de \$51,591,424 au regard d'un déficit de \$29,572,541, pour l'année 1957. Ce fléchissement est attribué à la diminution du trafic et à l'augmentation des salaires et du coût du matériel et à d'autres facteurs économiques connexes. Cependant, le Comité a constaté que, malgré le déclin du trafic, la Compagnie a poursuivi ses efforts en vue d'améliorer tous les genres de service en tenant compte, toutefois, des principes d'une saine économie. Elle continue à améliorer, comme elle l'a annoncé, son outillage, ses installations, ses méthodes et ses techniques, choses indispensables à un réseau ferroviaire qui dessert un si vaste territoire.

Canadian National (West Indies) Steamships Limited

6. Le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited pour l'année se terminant le 31 décembre 1958 a aussi été déposé à la Chambre le 14 avril conformément à l'article 85 (3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 116 des statuts révisés du Canada (1952). Le Comité a noté un déficit net de \$1,151,954, au regard de \$648,849.80 l'année précédente. Le rapport a révélé un excédent liquide de \$3,500,910. La compagnie n'a pas de budget de premier établissement, parce que, comme on l'a vu en 1957, elle a liquidé ses biens fonciers et cessé son exploitation.

Rapport annuel de la compagnie Air-Canada.

7. Le Comité a remarqué avec plaisir qu'Air-Canada a réalisé, en 1958, un excédent net de \$547,429, déduction faite des frais de dépréciation de \$9,911,049 et de \$2,495,586 représentant l'intérêt du capital placé dans l'entreprise. Avant ces deux déductions, les recettes de l'exploitation s'élevaient à \$12,425,035, soit une augmentation de \$4,109,681 sur 1957. Le Comité a constaté avec plaisir que c'est la huitième année consécutive que la société fait rapport d'une exploitation profitable.



8. Le Comité a étudié avec intérêt la progression régulière du programme de remplacement des avions actuels d'Air-Canada par des turbo-réacteurs. En 1958, 19 nouveaux turbopropulseurs Viscount ont été mis en service tandis que neuf DC-3 ont été retirés de la flotte. Il est aussi intéressant de noter que des vols d'essai satisfaisants ont été entrepris par le DC-8 et le Vanguard. Le Comité a également remarqué que, pendant l'année à l'étude, Air-Canada a augmenté son potentiel passager de 20 p. 100, alors que le trafic-passagers n'a augmenté que de 17 p. 100. Mais ceci n'a fait qu'accentuer le déclin du coefficient total en passagers pour le réduire à 69.3 p. 100, conformément aux plans à longue échéance de la Compagnie.

9. Votre Comité demande d'être nommé beaucoup plus tôt au cours des sessions à venir, afin de pouvoir établir un programme de travail plus efficace.

10. Le Comité tient à remercier le ministre des Transports, pour la régularité avec laquelle il a assisté aux réunions ainsi que M. Donald Gordon, président du National-Canadien, et MM. S. F. Dingle et J. L. Toole. Il est aussi reconnaissant à M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, et à MM. H. W. Seagrim et W. S. Harvey.

11. Un exemplaire du Compte-rendu des délibérations et des témoignages est annexé aux présentes.

Le président,

W. EARL ROWE.



