

CANADA. PARLEMENT. C. DES C.
COMITE SESSIONNEL DES CHE-
MINS DE FER, DES LIGNES
AERIENNES ET DE LA MARINE
MARCHANDE.
C44 Procès-verbaux et témoigna-

A4 DATE	ges.	NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

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

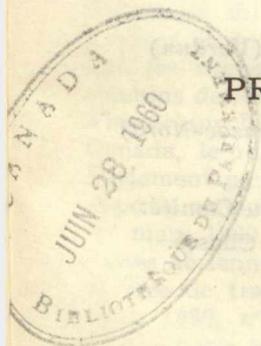
Fascicule 1

SÉANCES DU LUNDI 28 MARS ET
DU MARDI 29 MARS 1960

Rapport annuel de 1959 des chemins de fer Nationaux du Canada.
Budget d'immobilisations et d'exploitation des chemins de fer Nationaux
du Canada pour l'année 1960.

TÉMOINS:

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



COMITÉ SESSIONNEL

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES

ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: l'hon. W. Earl Rowe

Vice-Président: M. C.-E. Campeau

et Messieurs

- | | | |
|--|--------------------------------|------------------------------|
| Badanai | Creaghan | Martini |
| ¹ Benidickson | Drysdale | McPhillips |
| Brassard (<i>Lapointe</i>) | Fisher | McWilliam |
| Broome | Fraser | Mitchell |
| ² Brown (<i>Vancouver-Kingsway</i>) | Grills | Monteith (<i>Verdun</i>) |
| Carter | Horner (<i>Jasper-Edson</i>) | Pascoe |
| Chevrier | ³ Howe | Robinson |
| Chown | Kennedy | Smith (<i>Simcoe-Nord</i>) |

Secrétaire du Comité:
Antoine Chassé.

¹A remplacé M. Granger le 28 mars 1960.

²A remplacé M. Bourbonnais le 28 mars 1960.

³A remplacé M. Smallwood le 29 mars 1960.

LEMONS

MM. Donald Gordon, C.M.G. et S. F. Diggle, des chemins de fer nationaux du Canada.

MEMBRE DU LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPIERIE

COMITÉ SESSIONNEL

ORDRES DE RENVOI
CHAMBRE DES COMMUNES

MERCREDI 23 mars 1960.

Il est décidé,—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 MM. Badanai, Bourbonnais, Brassard (*Lapointe*), Broome, Campeau, Carter, Chevrier, Chown, Creagan, Drysdale, Fisher, Fraser, Granger, Grills, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smallwood, Smith (*Somcoe-Nord*).

JEUDI, 24 mars 1960.

Il est ordonné,—Que les rapports annuels pour 1959 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et 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 de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, le budget pour 1960 des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport annuel d'Air-Canada pour 1959, le rapport, présenté au Parlement par les vérificateurs au sujet d'Air-Canada pour 1959, qui ont été déposés aujourd'hui, ainsi que le budget pour 1960 d'Air-Canada, déposé le 1^{er} mars 1960, soient renvoyés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande; que les postes n^o 420—déficit du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et des ports terminus pour 1960, n^o 421—déficit des services de transbordement de Terre-Neuve et des ports terminus pour 1960, et n^o 429—loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui figurent au budget principal des dépenses de 1960-1961, soient retirés du comité des subsides et renvoyés audit comité, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides en ce qui concerne le vote des deniers publics.

LUNDI 28 mars 1960.

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, au jour le jour, 800 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.

LUNDI 28 mars 1960.

Il est ordonné.—Que les noms de MM. Browne (*Vancouver-Kingsway*) et Benidickson soient substitués à ceux de MM. Bourbonnais et Granger respectivement sur la liste des membres du Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI 29 mars 1960.

Il est ordonné.—Que le nom de M. Howe soit substitué à celui de M. Smallwood 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,
L.-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 28 mars 1960.

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, 800 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.

NOTA: Le rapport est agréé.

Le président,
W. EARL ROWE.

1941

REPORT TO THE CHAIRMAN

June 28, 1941

The Committee has the honor to present herewith a report on the work of the Committee during the year 1940.

FIRST REPORT

1. The Committee has the honor to present herewith a report on the work of the Committee during the year 1940.
2. The Committee has the honor to present herewith a report on the work of the Committee during the year 1940.
3. The Committee has the honor to present herewith a report on the work of the Committee during the year 1940.

Note: The report is signed

W. EARL ROWE
The Chairman

7

PROCÈS-VERBAUX

Le Sénat, salle 356-S.

LUNDI 28 mars 1960.

(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 11 h. 50 du matin.

Présents: MM. Badanai, Carter, Chown, Creaghan, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

Aussi présents: M. Browne, député (*Vancouver-Kingsway*).

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

M. Kennedy, avec l'appui de M. Smith (*Simcoe-Nord*), propose que l'hon. Earl Rowe soit élu président.

Sur la motion de M. Robinson, avec l'appui de M. Monteith (*Verdun*), la liste des nominations est close.

Mise aux voix, la motion de M. Kennedy est adoptée à l'unanimité.

M. Rowe occupe le fauteuil.

Le président invite les membres du Comité à proposer un vice-président.

M. McPhillips propose, avec l'appui de M. Chown, que M. C. E. Campeau, député, soit élu vice-président.

Sur la proposition de M. Chown, avec l'appui de M. Smith (*Simcoe-Nord*), la liste des nominations est close.

Mise aux voix, la motion de M. McPhillips est adoptée à l'unanimité.

Le président mentionne les Ordres de renvoi, qui sont considérés comme lus.

Sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), avec l'appui de M. Chown,

Il est décidé,—Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 800 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la proposition de M. Mitchell, avec l'appui de M. McPhillips,

Il est décidé,—Que le Comité recommande que son quorum soit fixé à 10 membres.

Sur la proposition de M. Mitchell, avec l'appui de M. McPhillips,

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

Après une brève discussion au sujet des heures et des jours de réunion, sur la proposition de M. Kennedy, avec l'appui de M. McWilliam, il est décidé que le Comité se réunisse:

le mardi 29 mars	à 9 heures et demie du matin, à 3 heures et demie de l'après-midi, et à 8 heures du soir;
le mercredi 30 mars	à 9 heures du matin, et à 3 heures et demie de l'après-midi;
le mardi 31 mars	à 9 heures du matin, et à 3 heures et demie de l'après-midi.

Sur la proposition de M. Creaghan, avec l'appui de M. Pascoe,

Il est décidé,—Que la réunion du jeudi matin 31 mars soit levée à temps pour que les membres du Comité puissent accomplir l'envolée que la société Air-Canada les a invités à faire.

Le président donne lecture d'une lettre que M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada lui a adressée le 21 mars 1959, au sujet de la marche à suivre lors de l'examen par le Comité des questions se rapportant aux chemins de fer Nationaux. Après discussion sans formalité, le Comité convient qu'une copie de la lettre de M. Gordon soit envoyée à chacun des membres; cette lettre figure comme appendice A au procès-verbal de la séance de ce matin.

A midi et vingt minutes, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 9 heures et demie du matin, le mardi 29 mars.

APPENDICE A

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 21 mai 1959

Donald Gordon
Président et directeur général

Monsieur,

Pour répondre à l'invitation de votre Comité, voici quelques suggestions qui aideront peut-être ce dernier à améliorer sa méthode d'examen des questions se rapportant aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Tout d'abord, permettez-moi de dire, simplement pour insister sur le compte rendu, que les opinions que j'ai exprimées pendant les séances découlent d'une question posée par un des membres du Comité, avec lequel les autres membres semblaient être d'accord. Cela dit, je suis convaincu que personne ne sera porté à croire que les remarques que j'ai faites à ces occasions et que les idées que je vous soumetts dans la présente lettre visent à restreindre de quelque façon le travail du Comité, ni que je cherche à priver les membres de leur droit d'interrogation. J'ai cru comprendre, toutefois, que votre Comité estimait que si l'on pouvait éviter autant que possible d'entrer dans les menus détails, on pourrait s'occuper davantage des questions plus importantes et des mesures qui s'imposent à l'égard du réseau de chemins de fer National-Canadien. Si votre Comité est d'avis qu'il serait plus facile pour lui d'aborder ces

vastes questions à la condition que notre administration lui fournisse plus de renseignements sous forme de graphiques et de données analytiques, nous serons très heureux de vous transmettre ces renseignements. Mon désir est d'aider votre Comité en lui procurant le genre de renseignements qui lui permettront de se faire une opinion éclairée de la façon dont nous gérons nos affaires.

A cette fin, il conviendrait peut-être de diviser les séances du Comité sessionnel en deux séries, dont la première serait consacrée à l'examen des travaux réguliers de toute société tels qu'ils sont exposés dans son rapport annuel, tandis que la seconde s'attacherait aux grandes questions de principe qui influent sur les résultats financiers, aux plans relatifs à de nouveaux besoins ou à l'abandon de toute activité démodée et désormais inutile.

Aux fins de la première série de réunions, le Comité jugera peut-être bon, sur réception du rapport annuel, de me demander des commentaires qui attireraient son attention sur certains faits saillants de nos opérations de l'année, accompagné d'observations appropriées sur tout élément influant sur l'industrie du transport et pouvant avoir de l'importance quant aux intérêts du National-Canadien. Je suis persuadé que pareil exposé général constituerait une excellente toile de fond pour les précisions qu'il y aurait lieu d'apporter afin que le Comité puisse accomplir la seconde partie de son travail. A ce stade des délibérations, nous fournirions au Comité des explications sur le budget de l'année suivante, tant au point de vue des immobilisations qu'au point de vue des frais d'exploitation. Pour compléter cela, nous pourrions fournir au Comité un exposé utile et intéressant de nos projets de placements ainsi que des analyses de notre situation financière passée et à venir, des analyses du trafic et des prévisions à cet égard, une définition de nos normes de rendement et le reste. Comme par le passé, d'autres hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux viendraient appuyer ma présentation et répondre sur-le-champ aux questions pouvant découler de l'examen même des points et des problèmes majeurs qu'il nous faut régler. J'ose espérer que cette méthode aiderait les membres du Comité à mieux comprendre les aspects les plus importants de nos opérations. Advenant que des questions de détail surgissent au cours des délibérations, il vaudrait peut-être mieux y répondre subséquentement par écrit, durant ou après les délibérations. Pareille façon de procéder m'aiderait beaucoup à préparer ma comparution devant le Comité.

Je suis reconnaissant au Comité d'avoir bien voulu m'inviter à exprimer mes vues à ce sujet et j'espère que ma lettre lui sera utile.

Veillez agréer, monsieur le président, mes respectueuses salutations.

(signature) D. GORDON.

L'hon. W. Earl Rowe, député,
Président,
Comité sessionnel des chemins de fer,
des lignes aériennes et de la marine marchande,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.)

MARDI 29 mars 1960.

(2)

SÉANCE DU MATIN

Le Comité se réunit à 9 heures et demie du matin sous la présidence de l'hon. W. Earl Rowe.

Présents: MM. Badanai, Benidickson, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

Aussi présents: L'hon. George Hees, ministre des Transports et M. F. T. Collins, adjoint spécial et secrétaire. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Donald Gordon, président du conseil d'administration et président de la Société; S. F. Dingle, vice-président (Exploitation); J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et finances); R. T. Vaughan, adjoint au président; J. D. Wahn, économiste général; K. E. Hunt, chef de l'économique du budget et du génie. *M. J. A. de Lalanne, c.a., vérificateur. De la Fraternité des mécaniciens de locomotives:* MM. O. J. Travers, John Marshall, W. J. Wright, V. R. Speare, D. H. Germain.

Le président explique comment il est convenu de présenter au Comité le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1959.

M. BENIDICKSON propose que le Comité entende d'abord les délégués de la Fraternité des mécaniciens de locomotives qui sont présents. Il croit savoir, déclare-t-il, que des demandes analogues d'audience ont été présentées au Comité par le maire et la Chambre de commerce de Sioux Lookout et d'autres endroits.

Le président donne lecture du télégramme qu'il a reçu du maire et du président de la Chambre de commerce de Sioux Lookout et de la réponse qu'il leur a adressée.

Après une longue discussion, le président statue que la proposition de M. Benidickson ne saurait être admise; adopter cette façon de procéder romprait avec la pratique traditionnelle du Comité et serait contraire aux dispositions de l'Ordre de renvoi.

M. Benidickson en appelle de cette décision.

Mise aux voix, la question de savoir si la décision du président devrait être maintenue est résolue par l'affirmative. Ont voté pour: MM. Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Smith (*Simcoe-Nord*),—15; ont voté contre: MM. Badanai, Benidickson, Carter, Chevrier, Grills, McWilliams, Mitchell—7.

Le Comité aborde l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année close le 31 décembre 1959.

M. Donald Gordon est appelé.

Le témoin donne lecture d'observations sur le rapport présenté au Comité.

Des graphiques sont ensuite projetés sur écran et M. Gordon les explique avec l'aide de MM. S. F. Dingle, J. D. Wahn et K. E. Hunt.

On montre les tableaux 1 à 17 inclusivement, 17A, 17B, 18, 19 et 20. Ces tableaux, accompagnés chacun de commentaires, sont incorporés au compte rendu de la réunion.

A midi et 35 minutes le Comité suspend ses travaux.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

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

Présents: MM. Badanai, Benidickson, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chevrier, Chown, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Howe, Horner (*Jasper-Edson*), Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

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

Avant de passer à l'étude des diverses questions dont il est saisi, le Comité discute procédure.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Gordon est rappelé. Il est aidé de MM. Dingle et Hunt.

Les tableaux 22, 23, 24, 25, 27-1, 27-3, 28-1, 28-2, 28-4 et 29 à 33 inclusivement, sont projetés sur écran et expliqués par MM. Gordon, Dingle et Hunt.

A 6 heures du soir, la séance est levée.

(4)

SÉANCE DU SOIR

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

Présents: MM. Badanai, Benidickson, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Howe, Horner (*Jasper-Edson*), Martini, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

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

Le Comité continue son examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et interroge MM. Gordon, Dingle et Wahn.

L'étude du rapport annuel n'étant pas encore terminée, le Comité s'ajourne.

A 10 heures du soir, sur la proposition de M. Chown, le Comité s'ajourne au mercredi 30 mars 1956, à 9 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

SEANCE DE L'APRES-MIDI

La Comite se réunit le vendredi 23 novembre à 2 heures et demie de l'après-midi sous la présidence de l'honorable W. Earl Howe.

Présents: MM. Badami, Benidickson, Brown, Brown, (Vancouver), Kins-
wood, Carter, Chevrier, Chow, Dwyer, Fisher, Fraser, Gillis, Howes, Howes,
(Vancouver), Kinnear, Kinnear, Marshall, McPherson, Mitchell, Montclair, (Vancouver),
Pascoe, Robinson, Howes, Smith, (Squamish-Nord).

Avant de passer à l'étude des diverses questions dont il est traité, le Comité discute l'ordre du jour.

Le Comité examine l'état de l'industrie du papier et du carton au Canada.

M. Gordon est nommé rapporteur. Il est nommé le 23 novembre 1923 à 2 heures et demie de l'après-midi. Les résolutions adoptées par M. Gordon, Dingle et Howes.

A 8 heures du soir, la séance est levée.

(4)

SEANCE DU SOIR

Le Comité se réunit le vendredi 23 novembre à 8 heures du soir sous la présidence de l'honorable W. Earl Howe.

Présents: MM. Badami, Benidickson, Brown, Brown, (Vancouver), Kins-
wood, Carter, Chevrier, Chow, Dwyer, Fisher, Fraser, Howes,
Howes, (Vancouver), Kinnear, Kinnear, Marshall, McPherson, Mitchell, Pascoe,
Robinson, Howes, Smith, (Squamish-Nord).

Le Comité continue son examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et interroge M. Gordon, Dingle et Wain.

L'étude du rapport annuel n'étant pas encore terminée, le Comité adjourne.

A 10 heures du soir, sur la proposition de M. Chow, le Comité adjourne.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSE

TÉMOIGNAGES

MARDI 29 mars 1960,
9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, commençons maintenant. Nous sommes quelques minutes en retard, mais, par courtoisie pour le ministre, j'ai cru bon attendre son arrivée.

L'hon. GEORGE H. HEES (*ministre des Transports*): Je m'excuse, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: J'ai pensé que le rapport annuel de 1959 des chemins de fer Nationaux du Canada, que nous avons reçu, pourrait être le premier point à l'ordre du jour. A cet égard, nous entendrons donc le président, M. Donald Gordon.

Comme je le mentionnais au Comité hier matin, nous pourrions hâter l'étude de ce rapport, cette année, si le président ne nous en donnait que les points saillants. Tous, j'en suis sûr, vous l'avez lu au complet et très attentivement. Cette année, étant donné que M. Gordon ne nous communique que les points saillants du rapport et comme vous pouvez en juger par l'écran, nous avons l'intention de présenter, au moyen de diapositives, des diagrammes illustrant la marche à suivre générale et les points traités plus particulièrement dans le rapport annuel. Sauf erreur, telle a été la décision du Comité hier, à supposer que le Comité au complet la ratifie aujourd'hui. Nous comptons peu de membres, mais nous avons le quorum. Bien que le nombre en ait été porté à dix, cela ne veut pas dire que nous désirons que les autres s'absentent des délibérations du Comité.

A mon avis, la présentation des diagrammes sur l'écran hâtera les travaux du Comité. Nous n'avons par là aucune intention de restreindre le nombre de questions, ni les droits de personne. Il nous a, toutefois, paru convenable de permettre au président de résumer les points saillants de son rapport, pour ensuite assister à la projection des graphiques sur l'écran.

Si vous n'y voyez pas d'objection, il m'a semblé que vous pourriez, au cours de la séance, noter les différentes questions que vous désirez poser à l'égard des points traités. On vous prie de ne pas les formuler par écrit, mais de les prendre en note seulement pour pouvoir les poser à tour de rôle après la projection des graphiques. Si cela vous agréé, nous pouvons commencer maintenant.

M. BENEDICKSON: Monsieur le président, avant d'entendre M. Gordon, j'aimerais me prononcer sur une question de Règlement. Comme le président le sait très bien, nous avons eu, au cours des derniers jours, des entretiens concernant le désir formulé par les représentants de certains centres que dessert le National-Canadien d'être entendus. Il s'agit des porte-parole de localités où s'effectuent des déplacements très considérables quant aux emplois, par suite de l'introduction de certains nouveaux procédés, de l'automatisation et d'autres choses relatives à la voie ferrée.

Je sais que la petite ville de Sioux-Lookout, dont je suis le représentant, a fait parvenir au ministre des Transports, vendredi, un télégramme dans lequel elle manifeste le désir de voir le maire et les délégués de la Chambre de commerce venir exposer au Comité la situation qui menace leur centre, à la suite des récents avis de modifications dans la ligne de conduite du National-Canadien.

L'autre jour, on a signalé à la Chambre des communes que dans certaines localités du nord de l'Ontario, dont l'existence n'est due qu'à l'emploi fourni par les chemins de fer Nationaux et aux besoins passés de ce réseau, le déplacement prévu dans l'ordre des emplois comportait un effet, en somme, pire que dans maintes autres localités plus importantes dont nous avons entendu parler, Elliot-Lake, par exemple.

Voici le point auquel je voudrais en venir. Le ministre, à mon avis, devrait faire connaître au Comité les demandes formulées par les habitants de cette ville, ainsi que la réponse qu'il leur a adressée hier et dont il a bien voulu me faire part.

Je sais que le président se fondait, en toute conscience, sur un fait plus récent survenu en 1956, alors que le Comité écartait une demande visant l'audition de témoins autres que ceux des sociétés de la Couronne. N'ayant que ce seul fait présent à l'esprit, le président a télégraphié au maire de Sioux-Lookout pour lui signaler que l'audition des représentants de sa localité n'entraînait pas dans les attributions du Comité. Du jour au lendemain, il me semble, le secrétaire, le président aussi, sans aucun doute, prenaient connaissance des circonstances bien analogues dont la société Air-Canada a été l'objet, en 1949, alors qu'elle comptait déplacer un nombre considérable de ses employés de Winnipeg à Montréal. A cette époque, un groupe de représentants du Manitoba, à la tête duquel se trouvait le premier ministre de la province et qui recevait l'appui des hommes d'affaires, des porte-parole des syndicats d'employés et d'autres groupements, était reçu par le Comité et, durant plusieurs jours, nous avons de fait étudié le problème avec eux.

Bien que je n'aie pas été en communication avec les gens de sa circonscription électorale, le député de Melville m'apprend qu'un groupe de cette localité doit arriver à Ottawa aujourd'hui. Il s'agit d'un groupe d'employés du National-Canadien aux prises avec une situation semblable à celle que j'ai décrite au ministre des Transports et qui existe dans ma propre circonscription électorale de Sioux-Lookout. Je ne sais si cette députation est arrivée. Je ne sais pas également que nous ayons ici des représentants de quelques-unes des fraternités d'employés ferroviaires. MM. Travers et Wright, de Montréal, et, si je ne m'abuse, MM. Marshall et Spears, de Winnipeg, région de l'ouest, se trouvent parmi nous et sont évidemment en mesure de nous présenter la situation telle que la voient les employés. Mais, encore une fois, le maire et d'autres citoyens de Sioux-Lookout pensent autrement que les employés.

Si je ne me trompe, le premier ministre de l'Ontario a communiqué avec les autorités du National-Canadien. La province a de gros placements à Sioux-Lookout; elle a construit des routes, contribué à l'érection d'écoles, et ainsi de suite. Elle n'aurait pas dépensé si elle avait été au courant de cette intention plus tôt. Un projet de construction de route est en voie de réalisation présentement, auquel, selon toute probabilité, on ne donnera pas suite, si la municipalité de Sioux-Lookout doit si radicalement décliner.

Ce sont des problèmes dont le Comité, à mon avis, peut s'occuper, c'est-à-dire des problèmes dont il est saisi, et le président a reçu un télégramme où les intéressés demandent à être entendus. A quelques-uns des groupes il a donné une réponse; au centre de Sioux-Lookout, en particulier, il apprenait par télégramme hier que l'audition de leurs griefs n'entraînait pas dans les attributions du Comité. Les délégués n'ont donc pas pris le train hier soir, mais ils m'ont parlé au téléphone pour m'apprendre qu'ils tenaient à venir à Ottawa.

Voilà une question dont, à mon avis, le Comité devrait être saisi. Peu m'importe le moment où l'on en discutera. Nous pourrions peut-être procéder comme à l'ordinaire et étudier le rapport annuel; mais j'estime que le président et le Comité doivent examiner ces demandes, à la lumière, surtout, du précédent dont le président ne semblait pas être au courant au moment où il expédiait son télégramme.

Le PRÉSIDENT: J'étais parfaitement au courant. J'ai reçu le télégramme du maire de Sioux-Lookout, qui se faisait également le porte-parole de M. Fuller, président de la Chambre de commerce de cette localité. Je suis bien au courant de l'intérêt que portent tant M. Benidickson à son propre comté que les autres membres au leur. J'ai répondu hier soir au télégramme du maire, signalant que rien dans notre mandat ne prévoyait l'audition de ces représentants. La façon la plus facile, à mon avis, de disposer de cette question est de donner lecture du mandat et je pense que vous, membres du Comité, comprendrez la raison de mon télégramme. Voici le texte de l'ordre de renvoi:

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, notwithstanding les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction relative au nombre des membres, ledit comité se compose de Messieurs Badanai, Bourbonnais, Brassard... et des autres membres désignés.

Voilà le texte du mandat. Il est parfaitement évident, je pense, qu'il n'aurait pas été logique d'envoyer un télégramme au maire de Sioux-Lookout hier soir, en vue de recevoir des demandes ce matin. A moins d'être prêts à siéger ici des mois durant au lieu de quelques jours, je ne vois pas comment vous pouvez modifier le mandat et faire venir des témoins que nous ne sommes pas en droit d'entendre. Nos attributions ne nous permettent pas d'accepter quiconque veut paraître devant le Comité. Si, toutefois, un membre désire vraiment faire venir les personnes qui tiennent à se présenter et si le Comité le lui permet, un membre a alors autant de droit qu'un autre à cet égard. Plusieurs d'entre nous ne sont peut-être pas aux prises avec un problème aussi grave que celui de M. Benidickson et d'autres personnes ici présentes; mais il me semble que plusieurs pourraient simplement faire paraître des gens de leurs circonscriptions au Comité, si les dispositions du mandat permettaient au Comité d'effectuer une enquête ou une série d'entretiens.

Le télégramme que j'ai reçu à mon nom se lit comme il suit:

Apprenons l'établissement d'un comité parlementaire sur chemins de fer et lignes aériennes; prions avec instance être entendus au Comité. Prévenir si audition possible.

Et le télégramme porte la signature du maire A. Hannah et de M. W. W. Fuller, président de la Chambre de commerce de Sioux-Lookout.

Voici maintenant la réponse que j'ai faite au maire Hannah:

Reçu télégramme de vous et W. W. Fuller à propos du comité parlementaire. Regrette que les dispositions de l'ordre de renvoi ne prévoient que l'examen des comptes, prévisions de dépenses, projets de loi et rapports de l'auditeur général concernant chemins de fer Nationaux du Canada, Air-Canada et *Canadian West Indies Steamships Limited* pour 1959. En conséquence, point de disposition visant représentation, à cet égard, autre que celle des membres du Comité.

Et je crois avoir demandé, monsieur Benidickson, qu'on vous en fit tenir le texte hier soir.

M. BENDICKSON: Je ne l'ai pas reçu; mais vous me l'avez communiqué au téléphone. Et ce matin, je suis allé au bureau de poste, mais n'ai encore rien reçu.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à ma secrétaire de vous en faire tenir le texte par le courrier; cela m'étonne.

Voilà quelle a été la réponse qu'à titre de président du Comité j'ai donnée au télégramme. Je ne vois pas comment nous pourrions nous permettre de modifier notre mandat pour faire de notre comité un comité d'enquête à l'intention de tous ceux qui, au pays, désireraient se faire entendre.

Cette question semble intéresser de très près bon nombre de personnes, dont plusieurs ont perdu leur emploi à la suite du remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesels. Elle touche également de très près plusieurs députés des régions rurales de l'Ontario dont les électeurs s'inquiètent vivement de la fermeture des gares qui, d'après la direction du National-Canadien, n'étaient pas rentables ou ne servaient pas les meilleurs intérêts du Canada en tant que nation, mais sur lesquelles les gens des localités en cause comptent énormément. Je saisis bien l'acuité de la situation, mais je serais vivement au regret si le Comité désirait modifier de fond en comble son mandat et ouvrir cette question aux débats.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur le président, permettez-moi de dire que je suis d'accord avec vous; en effet, le cas échéant, notre comité deviendrait un véritable porte-voix. Il va de soi que n'importe lequel d'entre nous qui vient de l'Ouest du Canada pourrait faire venir des témoins à Ottawa. Nous avons deux points en litige, Regina, en particulier. Si je ne m'abuse, nous avons très bien établi comment le Comité procéderait dans ses travaux cette année. Nous avons eu des discussions assez étendues l'an dernier pour déterminer s'il fallait s'en tenir à la question de l'administration plutôt qu'aux détails. Et en voici maintenant un parfait exemple, à mon avis. Il est certain que cette affaire pourrait être étudiée en même temps que la ligne de conduite future du chemin de fer; mais je suis loin de croire que nous devrions devenir le porte-voix des différentes délégations en provenance de toutes les petites localités du Canada.

M. CHEVRIER: Comme vous, j'estime que notre Comité ne devrait pas devenir le porte-voix de tous ceux qui désirent formuler des observations devant notre groupe, car nous ne pourrions alors avancer nos travaux. Toutefois, je ne pense pas être tout à fait de votre avis en ce qui concerne le sens de nos attributions. Une fois, il me semble, vous mentionnez dans la teneur du mandat que nous étudierons le vote des crédits publics, ainsi que le droit de faire venir des témoins; j'estime alors que ceux au moins qui sont ici présents devraient pouvoir se faire entendre et témoigner. M. Bendickson a sans doute amené une, deux ou plusieurs personnes qui seraient peut-être en mesure de nous résumer de façon brève et succincte les observations qui doivent être formulées. Je suis sûr que le président des chemins de fer Nationaux aimerait se prononcer là-dessus et voilà pourquoi j'appuie la demande de M. Bendickson.

Le PRÉSIDENT: Je vous suis bien reconnaissant d'appuyer une partie de mes observations, monsieur Chevrier; mais je ne puis comprendre comment, d'autre part, vous me trouvez logique dans mon attitude d'hier soir à l'égard du maire de Sioux-Lookout, auquel je refusais une audition, pour ensuite prétendre ce matin que nous devrions entendre des personnes qui ne nous ont même pas prévenus de leur arrivée. Je ne pense pas que je serais par là conséquent avec moi-même.

M. CHEVRIER: A savoir si différence il y aurait, cela dépend de l'interprétation qu'en qualité de président vous prêtez au mandat. Nous devrions au moins connaître l'avis et la recommandation de la Chambre pour ce qui est

de la portée de notre ordre de renvoi. Je respecte vos vues quant au sens qu'on peut prêter à notre mandat, mais il me semble que nous devrions connaître l'opinion du légiste de la Chambre en cette matière ou enfin d'une personne qui a l'habitude de conseiller les comités en ce qui regarde l'audition possible de délégations.

M. Benidickson nous a signalé, en outre, qu'on avait entendu en 1949 des délégations à l'égard du déplacement d'Air-Canada de Winnipeg à Montréal. Je ne vois pas comment nous dérogerions au Règlement par l'audition des personnes qui se trouvent ici présentes. Cela se ferait vite.

Le PRÉSIDENT: Cela se ferait vite, en effet, mais nous créerions ainsi un précédent.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais que M. Chevrier m'indiquât quelle disposition de notre mandat prévoit l'audition de ces témoins. L'autorisation de faire venir les documents et les personnes nécessaires vise, sans doute aucun, les dispositions mêmes du mandat relatives à la première partie de l'ordre de la Chambre et il m'intéresserait vivement de savoir quel terme du mandat permet l'audition de témoins.

M. BENIDICKSON: Puis-je faire une observation à ce sujet? Nous sommes à étudier l'état financier de la plus grande société de la Couronne, la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons devant les yeux l'exposé de son énorme déficit. Nous sommes parfaitement en droit de vouloir connaître, il me semble, si ce déficit est plus faible par suite des mesures restrictives appliquées contre les employés des chemins de fer. Nous sommes également en droit de savoir si, après considération du malheur frappant les localités et les personnes, nous allons, en tant que membres du Parlement, approuver la ligne de conduite que doit nous présenter la direction du chemin de fer.

Lorsque nous parlons de placement de capitaux requis pour la transformation au diesel, lorsque nous étudions les dépenses passées et futures qu'exige la commande centralisée de la circulation, etc., lorsque nous examinons l'exploitation d'une société de la couronne, nous désirons certainement connaître les conséquences de ces changements à l'égard des employés et des localités intéressés, car nous représentons la population de ce pays. Nous désirons connaître, non seulement l'avis de la direction sur ces sujets, mais aussi l'opinion des employés intéressés.

Je ne crois pas que l'on doute de l'à-propos d'entendre les employés des chemins de fer Nationaux. Le précédent que j'ai étudié hier avec le greffier s'est posé en 1956, alors qu'on a soumis au Comité une motion visant à faire comparaître des représentants de lignes aériennes autres que ceux d'Air-Canada, et à examiner le problème général de la concurrence aérienne. Ce n'est pas du tout la même chose que de faire comparaître des employés, comme ce Comité l'a fait à l'égard d'Air-Canada en 1949.

Le PRÉSIDENT: On leur a demandé de comparaître en 1949.

M. BENIDICKSON: Non. Le premier ministre du Manitoba, les employés et d'autres personnes ont demandé, tout comme on le fait dans l'affaire de Sioux-Lookout, qu'on leur permette d'expliquer au comité de la Chambre des communes les conséquences qu'auraient à l'égard de l'économie du Manitoba et particulièrement de Winnipeg, le déplacement, de Winnipeg à Montréal, d'une partie aussi considérable du travail mécanique d'Air-Canada. C'est la même situation.

Je désire également dire, que lorsque vous recevez des représentations d'un groupement, vous devez également en entendre d'autres groupements, ce qui est assez difficile pour un comité de la Chambre des Communes. Si l'on étudie, par exemple, quelque question relative au ministère des Affaires des

anciens combattants, il suffirait,—et c'est la façon ordinaire de procéder,—que le Comité se contente tout d'abord, si possible, d'entendre des représentants d'une association nationale. Autrement, il y a doublement et, comme vous le dites, nous siégerions indéfiniment. Mais je crois que, dans presque tous les examens de ce genre, nous désirons entendre des représentations d'associations nationales, si possible, afin d'éliminer les représentations des échelons inférieurs et tout doublement. Lorsqu'il existe des divergences entre les provinces, nous recevons souvent des représentants d'associations provinciales. C'est la ligne de conduite qu'a toujours suivie le Comité.

En 1949, les membres du Comité ont pris la peine d'étudier des problèmes d'ordre régional, et je ne vois pas pourquoi nous n'examinerions pas le problème de la transformation au diesel et de la commande centralisée de la circulation, à la lumière de quelques-uns de ces changements et en tenant compte du point de vue des employés et des habitants de ces localités. Ces changements ont déjà commencé à se produire à Belleville, où habite mon savant ami, M. Grills, avec qui j'ai parlé des employés de cette ville qui ont dû aller habiter Toronto ou Brockville, parce que Belleville a été éliminée comme terminus des chemins de fer Nationaux. Je crois que cette affaire est actuellement pendante devant la commission de conciliation n° 1 établie aux termes de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail.

Monsieur le président, je désire me reporter à cette question de représentation nationale. Tous ceux qui sont au courant du fonctionnement des fraternités d'employés savent probablement qu'il existe des groupement régionaux. La région de l'Ouest est sous la direction d'un président général, et celle de l'Est, sous celle de présidents généraux des divers métiers ferroviaires: mécaniciens de locomotives, cheminots, chefs de train, et autres. Nous avons ici présents des représentants des diverses associations, qui peuvent parler au nom de tous les hommes de ce vaste territoire, divisé en deux régions: est et ouest; mais si nous étudions la décision qu'a prise la direction d'adopter des locomotives diesel et d'installer une commande centralisée de la circulation, je crois que nous devrions entendre quelques-uns des représentants des régions de l'Ouest et de l'Est, qui pourront parler au nom de leur association professionnelle particulière.

Le PRÉSIDENT: Le Comité devrait se mettre au travail. En 1956, nous avons repoussé cette proposition pour les mêmes raisons que nous invoquons actuellement. Il est vrai qu'en 1949, après décision prise par le gouvernement de la province du Manitoba, nous avons reçu des représentations de cette province. Mais s'il faut tenir compte du principe que vous invoquez ici, monsieur Benidickson, il ne faut pas oublier que 180 autres membres des Communes ne sont pas membres de ce Comité. A l'égard de la population qu'ils représentent, ils sont tout aussi importants que les membres des syndicats ouvriers ici présent; 110,000 personnes sont à l'emploi des chemins de fer Nationaux du Canada et travaillent également pour vous, en votre qualité de député; je crois qu'on pourrait également leur donner l'occasion d'exposer leurs griefs, s'ils en ont. Ils sont pareillement justifiables de venir ici, et si nous devons faire témoigner quelqu'un, je crois, personnellement et en ma qualité de président, qu'il est ridicule d'entendre des représentations, de toutes les parties du pays, de centaines de syndicats ouvriers et autres qui ont des griefs à exposer. Peut-être ces 180 députés, ou tout autre député, désireraient témoigner aujourd'hui ou demain, et ils ont parfaitement droit de se faire entendre.

Nous avons le droit de convoquer des témoins, et nous le ferons si le Comité en décide ainsi. Mais, si nous ouvrons la porte, et si je demeure votre président, je crois que je serai occupé tout l'été sans relâche. Le Comité ne se réunira pas seulement pendant quelques jours, mais durant des mois. A mon

avis, pareil geste serait ridicule et malavisé; ce serait enfreindre les usages du Comité et outrepasser notre ordre de renvoi. Je ne crois pas que nous devrions perdre trop de temps à cette question, car nous en avons déjà assez perdu.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, en toute déférence, je désire en appeler de votre décision.

Le PRÉSIDENT: Très bien; êtes-vous prêts à vous prononcer?

M. CREAGHAN: Puis-je faire une remarque? Je désire signaler ce qui suit: depuis le milieu de janvier, le Conseil du travail donne, à la radio, des entrevues au syndicat du Nouveau-Brunswick et, de temps à autre, il est question des chemins de fer Nationaux. Malheureusement, j'ai manqué la plupart de ces émissions; mais vendredi soir dernier, j'en ai entendu une au cours de laquelle on suggérait à la population d'écrire au député de la circonscription pour lui demander de faire pression auprès du gouvernement afin que ce dernier intervienne dans cette affaire.

Il me semble que cette question, si l'on doit venir la discuter ici, importe autant aux provinces Maritimes et à Moncton, le plus important centre ferroviaire des chemins de fer Nationaux à l'est de Montréal, et qu'il faudrait accorder à ces provinces et à cette ville les mêmes occasions de présenter leurs griefs. Les personnes qui sont venues ici de leur propre initiative ne possèdent pas plus de droits que ceux que nous désirerions inviter de Winnipeg. J'aimerais que cette discussion soit ouverte à tous, mais je ne crois pas qu'il nous faille entendre les représentations de tous ceux qui désirent venir ici de leur propre initiative. Si nous ne prenons quelque décision, l'an prochain nous aurons ici quelque 500 personnes. En l'occurrence, nous devons accepter votre décision de n'entendre que les personnes que le Comité aura convoquées. Je ne crois pas que quiconque vient ici de sa propre initiative possède plus le droit de se faire entendre que toute autre personne qui est demeurée chez elle. Cette dernière en a autant le droit que ceux qui sont venus assister aux réunions du Comité.

M. GRILLS: Monsieur le président, j'enfreins peut-être le Règlement; comme je viens de Belleville, je dois vous dire que cette question intéresse hautement cette ville. Il y a certains de ces problèmes que je ne puis résoudre; ils me déplaisent personnellement aussi bien qu'à la population intéressée. J'espère que, si vous ne pouvez recevoir les délégués qui représentent certains groupes, il nous sera possible de les réunir ailleurs. Je ne connais pas suffisamment bien les questions relatives aux chemins de fer pour en parler ici avec M. Gordon; voilà pourquoi je désire parfois obtenir l'aide de ces représentants.

M. BENIDICKSON: Je suis aussi dans la même situation.

M. FISHER: Je désirerais savoir si le ministre n'a pas étudié ce problème afin d'y trouver une solution. Les difficultés qui existent dans mon comté sont à peu près les mêmes que celles de Sioux-Lookout. Dans ma circonscription, il existe quatre points divisionnaires. Je ne blâme pas M. Gordon; mais nous obtiendrons certainement quelques renseignements à la suite des entretiens que nous aurons avec lui au sujet des ramifications de Sioux-Lookout. Je sais que M. Benidickson désirerait faire comparaître quelqu'un devant le Comité, parce que nous ignorons la ligne de conduite; c'est un problème dont tous commencent à se rendre compte.

Je ne partage pas l'avis de M. Benidickson d'après lequel il faudrait entendre les représentants des syndicats; outre Sioux-Lookout, il existe d'autres endroits, tels Hornepayne et Nakina, qui sont grandement touchés.

L'an dernier, j'ai songé à faire venir une délégation de ces deux endroits. Je ne désirais pas qu'elle comparaisse devant le Comité, mais je voulais simplement mettre M. Gordon au pied du mur et user de méthodes convaincantes. Je voudrais que le ministre nous soumette quelque proposition qui permette au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de s'occuper

de cette question; il serait peut-être possible qu'un autre comité s'occupe de ces localités ferroviaires qui sont ainsi touchées.

Je désirerais également signaler à M. Benidickson et à d'autres membres du Comité que ce problème ne concerne pas uniquement les chemins de fer Nationaux. La compagnie du Pacifique-Canadien éprouve exactement les mêmes difficultés. M. Gordon et ses subalternes apportent ces changements à Sioux-Lookout. Monsieur le président, je crois que c'est un problème de très vaste envergure qui met en cause des personnes et des sociétés. Je demande au ministre s'il peut apporter quelque solution à cette affaire.

M. HEES: Il appartient au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de décider s'il désire recevoir les délégations qui voudraient se présenter devant lui, car il dirige ses propres affaires. L'honorable député de Port-Arthur est membre de ce comité, et même membre du comité directeur, auquel il pourrait soumettre cette affaire. Le Comité peut faire ce qu'il désire, mais c'est à lui qu'il importe de prendre cette décision.

Comme le président l'a très bien expliqué relativement à la suggestion qui a été faite ce matin, si l'on reçoit une représentation d'une localité en particulier,—et je n'ai jamais refusé et ne refuserai jamais de recevoir une délégation qui désire me voir, car c'est ainsi que nous agissons,—si l'on permet à une délégation de présenter ses griefs devant votre Comité, alors il vous faut accorder les mêmes droits aux délégations de chacune des 265 circonscriptions électorales.

Comme le président l'a dit, il y a 180 députés qui ne sont pas membres du Comité et qui désireraient peut-être, eux aussi, venir vous exposer les griefs qu'ils entretiennent à l'égard du service que leur fournissent les chemins de fer Nationaux dans leurs comtés respectifs. Ces séances, comme l'a signalé le président, pourraient s'éterniser durant des mois, ce qui serait absolument impossible et injuste envers la direction, laquelle ne peut se faire représenter ici pendant un aussi long temps. Elle a du travail à accomplir. Évidemment, il appartient au Comité de prendre cette décision. Je crois que la suggestion de M. Benidickson n'est nullement pratique; il est étrange, monsieur le président, que l'honorable député ait soumis cette proposition sanctissime, après qu'elle eut été froidement rejetée par le gouvernement auprès duquel il occupait un poste subalterne en 1956. Il est étrange de constater soudainement ce changement radical d'attitude, et de voir M. Benidickson verser partout des larmes de crocodile.

Par conséquent, je dis que les membres du Comité ont à décider aux voix l'attitude qu'ils adopteront à cet égard.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, je ne puis laisser passer ces remarques sans y répondre. Le ministre des Transports a complètement déformé mes paroles. J'ai admis que le président mériterait notre sympathie s'il devait entendre des représentants de toutes les localités, et j'ai dit qu'il serait incroyable de penser que nous n'entendrions pas avec déférence les explications relatives à des sujets aussi importants, que désirent soumettre les délégués des syndicats représentant des régions aussi vastes que la totalité de l'Ouest et de l'Est du Canada.

J'ai admis que nous ne pouvions peut-être pas entendre uniquement les délégués d'une localité qui sont ici présents ou qui ont demandé à comparaître devant le Comité; mais nous pouvons certainement entendre des représentants régionaux, étant donné que les conditions de travail diffèrent dans l'Est et l'Ouest du Canada.

Comme M. Grills, sans avoir examiné l'autre côté de la médaille, ni avoir entendu les explications des représentants de ces hommes, je crois qu'il me serait impossible de questionner M. Gordon et ses subalternes relativement à ces conditions de travail, ni de savoir d'eux s'ils semblent administrer les

chemins de fer Nationaux en tenant compte du bien-être de leurs employés et des intérêts des localités desservies.

Je m'oppose également à l'assertion du ministre des transports concernant le précédent de 1956, alors qu'il s'agissait de permettre aux concurrents de présenter leur cause. Il s'agissait alors de décider s'il était opportun d'entendre les représentations des délégués du Pacifique-Canadien relativement à l'exploitation d'Air-Canada. La situation n'est pas du tout la même que le précédent que l'on a indiqué, soit que le gouvernement antérieur était disposé à recevoir des représentants des employés relativement au travail exécuté à Winnipeg à l'égard d'Air-Canada et relativement à des conditions exactement similaires à celles que nous connaissons actuellement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous sommes prêts à prendre le vote.

M. FISHER: Je désirerais questionner le ministre encore une fois.

Le PRÉSIDENT: En toute justice, vous devez vous rappeler que le ministre n'est pas membre de notre Comité. A mon avis, à ce stade et à cause du vote que je vous propose, je ne crois pas que nous suivions la bonne façon de procéder. La question est la suivante: oui ou non, entendrons-nous des témoins? Il ne s'agit pas de savoir si nous pouvons trouver un autre moyen de les entendre, mais simplement si nous allons les entendre ou non.

M. FISHER: Je n'ai pas très bien compris la réponse du ministre. Peut-il nous dire comment nous pouvons résoudre ce problème?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas le point qui a été soumis au président. Il s'agit de savoir si nous procéderons de la façon ordonnée que nous avons établie, ou si nous recevrons les délégués que M. Benidickson a présentés, de façon très appropriée, à son point de vue.

M. FISHER: Je ne sais pas exactement quelle solution le ministre propose en vue de résoudre ce problème.

M. DRYSDALE: Je ne crois pas qu'il appartienne au ministre de décider cette question. Je m'oppose à la façon dont M. Benidickson a fait dévier les délibérations du Comité. Nous désirons étudier certaines questions relatives à la ligne de conduite, que nous pouvons soumettre à M. Gordon, lequel pourra nous expliquer le travail qu'il accomplit et les résultats qu'il obtient. Et si M. Benidickson ne peut poser les questions qu'il désire au sujet de l'affaire de Sioux-Lookout, j'en ai quelques-unes très exactes à demander moi-même.

Je crois qu'en ce moment nous devrions décider s'il est nécessaire de convoquer des témoins. Nous n'avons rien entendu de cette affaire de Sioux-Lookout lors de discussions relatives à la ligne de conduite; cependant, M. Benidickson dit qu'il serait injuste que nous n'entendions pas l'opinion d'autres témoins. A mon avis, M. Benidickson avoue ainsi qu'il est incapable de présenter les difficultés que doit résoudre la population de Sioux-Lookout.

M. BENIDICKSON: Pour être bref, je dirai que M. Drysdale a mal interprété mon attitude. Il existe ici un véritable problème. Mon honorable ami n'est pas au courant des conventions et des clauses qu'elles renferment, non plus que du très grave différend qui existe entre le patronat et les employés relativement à l'interprétation de ces clauses.

M. DRYSDALE: Abordons-les et discutons-les.

M. BENIDICKSON: Je suis prêt à retirer ma proposition, si mon honorable ami veut convenir que, après que nous aurons questionné la direction, nous en arriverons probablement aux mêmes conclusions, soit qu'il n'est pas très facile d'interpréter les conventions dont je parle.

M. DRYSDALE: Attendons que nous abordions ce problème.

M. BENIDICKSON: Et alors le Comité pourrait peut-être étudier cette affaire de nouveau, après qu'on nous aura expliqué les termes de ces conventions et qu'on nous aura exposé l'autre version.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Benidickson, désirez-vous retirer l'appel que vous avez porté auprès du président?

M. BENIDICKSON: Oui, à condition que, lorsque nous aurons examiné les conséquences résultant de l'installation d'une commande centralisée de la circulation, de la transformation au diesel, et le reste, nous puissions recevoir les représentants des associations nationales d'employés. Je crois que le Comité estimerait qu'il serait peut-être alors opportun de les faire comparaître.

Le PRÉSIDENT: Non; nous ne pouvons poser la question de cette façon.

M. BENIDICKSON: Très bien; je propose que les membres du Comité votent.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous sommes prêts à prendre le vote. Tous ceux qui désirent comme nous l'avons indiqué... non, je crois que la motion de M. Benidickson doit d'abord être mise aux voix. Que tous ceux qui appuient la motion de M. Benidickson lèvent la main.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Sept.

M. BENIDICKSON: Pouvons-nous inscrire le vote, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien se lever.

M. BENIDICKSON: Le secrétaire du Comité tient ordinairement une liste des membres.

M. DRYSDALE: C'est-à-dire, ceux qui désirent convoquer les témoins maintenant?

Le PRÉSIDENT: Non; ceux qui sont en faveur d'entendre les représentants ici présents, ceux qui désirent comparaître.

M. BENIDICKSON: Le secrétaire du Comité n'est-il pas censé appeler le nom de chaque membre, qui doit alors répondre oui ou non?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Monsieur Carter?

M. CARTER: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Monsieur Badanai?

M. BADANAI: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Monsieur Benidickson?

M. BENIDICKSON: Non; il n'y a pas eu de proposition contre votre décision, monsieur le président. Vous avez rendu une décision dont j'ai interjeté appel.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BENIDICKSON: Il s'agit d'inscrire le nom de ceux qui approuvent la décision du président et de ceux qui la repoussent?

Le PRÉSIDENT: C'est exact; tous ceux qui désirent approuver la décision du président.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Badanai?

M. BADANAI: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Benidickson?

M. BENIDICKSON: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Brassard (*Lapointe*)?

(Aucune réponse).

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Broome?

M. BROOME: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Browne (*Vancouver-Kingsway*)?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Campeau?

(Aucune réponse).

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Carter?

M. CARTER: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Chevrier?

M. CHEVRIER: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Chown?

M. CHOWN: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Creaghan?

M. CREAGHAN: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Drysdale?

M. DRYSDALE: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Fisher?

M. FISHER: Oui, avec regret.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Fraser?

M. FRASER: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Grills?

M. GRILLS: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Horner (*Jasper-Edson*)?

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

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Kennedy.

M. KENNEDY: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Martini?

M. MARTINI: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. McPhillips?

M. McPHILLIPS: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. McWilliam?

M. McWILLIAM: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Mitchell?

M. MITCHELL: Non.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Monteith (*Verdun*)?

M. MONTEITH (*Verdun*): Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Pascoe?

M. PASCOE: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Robinson?

M. ROBINSON: Oui.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Smallwood?

(Aucune réponse).

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Smith (*Simcoe-Nord*)?

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

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: 15 en faveur de la motion et 7, contre.

Le PRÉSIDENT: La décision du président est maintenue. Avant que nous entendions M. Gordon, j'avais oublié de présenter les représentants du National-Canadien qui sont assis autour de la table principale, à l'exception de M. Gordon lui-même. Je crois que M. Gordon se chargera probablement de la présentation au début de son exposé. Messieurs, je vous présente M. Gordon.

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D. (*Président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président et messieurs, je suis très heureux de comparaître de nouveau devant vous, et de vous présenter, à ma gauche, M. S. F. Dingle, vice-président, section de l'exploitation, et M. J. L. Toole, qui est vice-président, section de la comptabilité et de la finance.

Comme l'a mentionné votre président, j'ai présenté certaines suggestions qui sont peut-être de nature à améliorer la façon de procéder et vous vous rappellerez que ces suggestions ont été préparées à la demande même du Comité.

Le mémoire que nous avons préparé fait suite à celui qui avait établi, en termes généraux, dans la lettre du 21 mai que le président vous a lue, et je crois comprendre que le président vous en a fait parvenir le texte après qu'il l'eut reçu.

J'aimerais tout d'abord faire des observations sur l'exploitation de l'année 1959, en soulignant les faits saillants de l'année et ajouter quelques remarques appropriées sur certains événements importants ou certaines tendances qui influencent l'industrie du transport. Après cela, nous avons préparé à votre intention des projections lumineuses qui illustrent nos budgets d'immobilisation et nos budgets d'exploitation et nous espérons que ces diapositives vous donneront une bonne idée de nos projets de mises de fonds, de notre situation financière, des prévisions de la circulation et de quelques critères relatifs à notre façon d'administrer. Pendant les projections lumineuses, nous espérons pouvoir répondre immédiatement aux questions que peut faire naître notre façon d'étudier les problèmes les plus considérables et les défis auxquels la direction du chemin de fer doit faire face.

Je puis dire qu'aux fins du compte rendu, nous allons mettre à la disposition du hansom une copie au photostat des cartes et des notes que je vais utiliser à titre de commentaires concomitants. Naturellement, les questions et les réponses que pourra soulever ma lecture du rapport peuvent être inscrits tout comme ce qui se passe lors des autres séances du Comité.

J'aborde maintenant les observations relatives à l'année 1959 et aux résultats du National-Canadien.

Le rapport annuel imprimé pour l'année vous a naturellement été distribué, et il mentionne en détail plusieurs aspects des affaires de l'année et plusieurs réalisations importantes. Toutefois, les résultats financiers, comme je l'ai dit dans le rapport, ont été très décevants, d'autant plus que l'activité économique a atteint de nouveaux sommets et que le produit national brut a été effectivement d'environ 5 p. 100 supérieur à celui de l'année précédente. Pour l'ensemble du pays, la production industrielle a battu tous les records, et les bénéfices des sociétés ont presque atteint un niveau sans précédent. Allant de pair avec cette augmentation de revenus, il y a eu accroissement des dépenses consacrées aux biens de consommation, qui ont dépassé de 6 p. 100 les dépenses de 1958. Comme je viens de le dire, les résultats financiers pour le National-Canadien ont été très décevants parce que cette effervescence de l'économie en général ne s'est pas traduite dans notre situation nette, et le déficit de l'année s'est élevé à 43.6 millions de dollars.

Malgré l'augmentation de 5 p. 100 du produit national brut, notre revenu par tonne-mille n'a augmenté que de 1.3 p. 100. La raison bien simple est que le National-Canadien, dont le sort est le même que celui de tous les autres chemins de fer, reçoit une plus petite portion de l'ensemble du marché des transports.

En 1958, la dernière pour laquelle nous ayons des données du Bureau fédéral de la statistique, la part de tous les chemins de fer, en ce qui a trait à tout le revenu par tonne-mille, au Canada, du transport entre les villes, s'est élevée à 52 p. 100. Un contraste frappant est évident quand on songe qu'en 1948, la proportion correspondante était de 71 p. 100. Dans le même intervalle, la part du National-Canadien du transport total des marchandises entre les villes a accusé à peu près le même déclin.

Comme je l'ai mentionné dans le rapport annuel, l'augmentation des revenus du transport des marchandises a été due en grande partie à l'augmentation du tarif-marchandises que la Commission des transports a autorisé en

décembre 1958. Les avantages qui résultaient de cette augmentation diminuent rapidement et toute autre augmentation éventuelle sera contrebalancée par la diminution des taux de concurrence qui sera nécessaire pour conserver le transport des denrées dont le tarif est élevé.

M. CHEVRIER: Puis-je demander à M. Gordon s'il suit le rapport?

M. GORDON: Non. Ce sont des observations relatives à l'exploitation de l'année. Il s'agit, en un sens, de détails relatifs au rapport même.

M. CHEVRIER: Je vous remercie.

M. GORDON: Il s'agit, pour ainsi dire, d'une analyse et d'une interprétation.

En me fondant sur ces faits, je peux tout simplement prévoir que les revenus moyens par tonne-mille vont demeurer les mêmes, en mettant les choses au mieux, et qu'ils vont probablement baisser graduellement.

Intégration du transport par chemin de fer et par camion

En tâchant de faire face au problème de la diminution de notre part du marché, des progrès notables ont été accomplis, pendant l'année, au sujet de l'intégration des services par camion et par chemin de fer. Il y a lieu de faire un exposé général de notre façon d'aborder ce problème. Nous visons à offrir le genre de service de transport qui est le mieux adapté aux besoins du public, quant au coût et à l'efficacité, en ne perdant pas de vue que notre intérêt fondamental consiste à fournir des services de chemin de fer qui comportent le placement de gros capitaux.

Fondamentalement, nous croyons que le camion est le meilleur mode de transport pour la livraison au détail, et le chemin de fer, pour le commerce de gros. Dans cette optique, le principal intérêt du chemin de fer est le transport sur une longue distance de denrées en vrac. D'autre part, le transport par camion est mieux adapté à la cueillette et à la distribution de plusieurs marchandises et il est plus économique et plus rapide pour les petites distances. Une déclaration de ce genre est, naturellement, d'ordre général. Il n'est pas possible, dans tous les cas, de tracer une ligne immuable, puisque la nature et les conditions de transport des marchandises sont très diverses: un mode de transport peut l'emporter sur l'autre et la combinaison des deux modes peut constituer la meilleure solution.

On a tout à fait tort, à mon avis, de considérer la concurrence qui existe entre les chemins de fer et les sociétés privées de camionneurs comme étant une lutte pour la survivance. Le National-Canadien ne veut aucunement éliminer les camionneurs indépendants. Les chemins de fer et les camions constituent des moyens de transport et il y va du plus grand intérêt des expéditeurs et des réceptionnaires, c'est-à-dire de ceux qui font usage de ces services, que chaque mode de transport soit employé de la façon qui convient le mieux. Ce qu'il nous faut, c'est donc de reconnaître de façon intelligente qu'un réseau coordonné de transport par chemin de fer et par camion peut se faire concurrence et chaque mode de transport jouer le rôle qui lui va le mieux.

C'est en ayant cet objectif en vue que le National-Canadien a décidé d'ajouter à ses services de chemins de fer des services parallèles de camionnage partout où les deux moyens de transport réunis contribueraient effectivement à améliorer ses services et, par conséquent, ses chances de concurrence. En tâchant d'appliquer cette ligne de conduite, le National-Canadien y va prudemment et, en général, il essaie d'augmenter le nombre de ses camions grâce à un achat fait avec soin des services de camionnage existants. En procédant de cette façon, nous n'accroissons pas subitement le volume des moyens de transport du pays, ce qui engendrerait vraisemblablement un excédent inopportun et provoquerait une période de concurrence défavorable, du point de vue économique, de la part des sociétés de transport moins fortes qui tâcheraient de maintenir leurs positions. Notre but est d'organiser un service de

camionnage qui nous permettra de tirer profit de la coordination avec le transport par chemin de fer ou même de remplacer ce mode de transport par des camions, quand le camionnage est plus avantageux.

Au fur et à mesure que l'exploitation des services de camions par le chemin de fer sera établie de façon coordonnée avec les services du chemin de fer lui-même et sera reconnue, nous sommes convaincus qu'il en résultera une stabilisation très souhaitable de l'industrie du transport au Canada et l'élimination de nombreuses méthodes non rentables.

Comme l'intérêt que nous avons à acheter des entreprises de camionnage a été connu, diverses sociétés de camionnage nous ont fait des offres de vente. Cela a créé une situation plutôt délicate pour nous, car les prix qui ont été mentionnés variaient beaucoup; en outre, nous devons tâcher d'éviter le chevauchement ou le doublement des achats dans nos efforts en vue d'en arriver à un régime qui conviendra à notre exploitation d'un océan à l'autre. De plus, puisqu'il n'y a pas deux sociétés de camions qui ont exactement la même façon de procéder, dans l'ensemble, des complications surviennent, telles que droits de concessions, organisation financière entre les propriétaires, et diverses dispositions juridiques, qui interdisent la révélation prématurée des discussions ou des négociations en cours.

Le 31 décembre 1959, aucun achat n'avait encore été complété. Cependant, à titre de renseignements pour les membres du Comité, je puis dire qu'à la fin de février 1960, nous nous étions engagés par option ou autrement, à acheter des services de camions dont le total, en chiffres ronds, comportait un placement de 5 millions de dollars de la part du National-Canadien. Nous espérons réussir, d'ici la fin de l'année prochaine, à établir un régime de services parallèles par camions, qui donnera à nos clients d'un bout à l'autre du Canada les avantages, du point de vue du service et du coût, qu'une coordination intelligente avec le chemin de fer devrait pouvoir fournir.

Services des trains de voyageurs

Je crois qu'il y a lieu de vous donner un aperçu de notre attitude relativement au service des voyageurs.

Au début, l'aménagement des chemins de fer canadiens a, en somme, permis de créer un monopole des transports sur terre. Il en est résulté pour le public, le gouvernement et les employés des chemins de fer, une attitude selon laquelle les chemins de fer devaient fournir des services à tous les endroits et à toutes les périodes où existait une demande de tels services de la part du public. C'est pourquoi les services de voyageurs sont depuis longtemps considérés comme une obligation implicite de l'exploitation des chemins de fer. La même attitude persiste encore et les dirigeants comme le personnel du National-Canadien ont toujours attaché beaucoup d'importance aux services de voyageurs qu'ils doivent fournir pour satisfaire aux besoins du public. Le National-Canadien, toutefois, pense que le moment est venu pour tous les intéressés d'admettre qu'il n'est plus de la responsabilité première des chemins de fer de fournir des services de voyageurs autres que ceux qu'une bonne administration économique peut motiver.

Au cours des dernières années, à cause surtout de la concurrence des automobiles particulières, il y a eu réduction constante du chiffre d'affaires provenant des voyageurs. Le résultat en a été que plusieurs services ne font plus leurs frais.

En général, notre objectif est de faire circuler des trains de voyageurs dans les régions où ils peuvent maintenant, ou dans un avenir prévisible, subvenir à leurs frais d'exploitation d'une manière qui soit de nature à engendrer la bonne volonté du public voyageur et à porter les passagers à voyager.

Lorsqu'on étudie les divers services de la compagnie, on découvre que certains trains ne réussissent pas à boucler, c'est-à-dire qu'ils ne satisfont pas aux frais qui varient d'après la circulation réelle et l'outillage qu'ils requièrent,

et qu'on ne pense pas qu'ils puissent y parvenir dans un avenir prévisible. Nous avons comme ligne de conduite à l'endroit de tels services, là où d'autres services sont disponibles ou pourraient l'être, de supprimer ou modifier des services de ce genre de façon à ne plus obliger le chemin de fer à fonctionner à perte.

Cette question des déficits, dans les services des voyageurs, a pris quelque importance lors des audiences de la Commission royale d'enquête sur les transports ferroviaires, et certains renseignements ont été demandés aux chemins de fer qui sont en voie d'être préparés et qui seront présentés à la Commission.

Cependant, qu'il suffise de dire ici que, si l'appui des lois doit nous être accordé en vue de favoriser et d'encourager la modification ou l'élimination de tous les trains qui ne rapportent pas, là où d'autres moyens de transport sont à la disposition du public, qu'il suffise donc de dire ici que notre opinion, au National-Canadien, c'est que le déficit d'exploitation des trains de voyageurs peut être grandement réduit et même, nous l'espérons, entièrement éliminé de sorte qu'éventuellement les services qui restent puissent servir de compensation.

Nous nous livrons, au Pacifique-Canadien et au National-Canadien, à une étude approfondie de tous les aspects de nos services de voyageurs. Un comité conjoint de notre personnel le plus expérimenté travaille là-dessus et il a reçu l'ordre de considérer tout le problème sous un nouvel angle qui permet d'admettre que les dernières années ont rendu évident que le public n'est pas prêt à faire les frais de tous les services de voyageurs que les deux compagnies mettent à sa disposition. C'est pourquoi les trains de voyageurs qui n'ont pas assez de clients et qui ne sont pas rentables doivent être réduits graduellement et placés sur un pied d'affaires. Nous songeons surtout à l'accroissement constant de routes à la fois nouvelles et plus carrossables et au fait que c'est par automobile que se font 85 p. 100 de la circulation des voyageurs entre les villes, ce qui ne laisse que 15 p. 100 que se partagent les chemins de fer, les avions et les autobus.

Nous admettons volontiers que, même si les services de voyageurs qui sont essentiels ou même très commodes doivent être maintenus pour le bien commun, ils doivent être l'objet d'un choix très rigoureux. Nous croyons qu'il serait possible de fusionner certains services en vue d'éliminer le chevauchement de services à la fois inutiles qui font la concurrence. Bien que nous soyons opposés à une mise en commun supplémentaire de trains de voyageurs selon le mode l'accroissement constant de routes à la fois nouvelles et plus carrossables et au sujet de la suppression de trains, dans certaines régions, de sorte que le chemin de fer qui a la prépondérance dans ces lieux ait la responsabilité de fournir les services nécessaires. Il sera peut-être possible, également, d'en arriver à une autre forme de service qui utiliserait les mêmes terminus, tout en n'oubliant pas que, même si les terminus sont parfois les mêmes pour les deux chemins de fer, les territoires qu'ils desservent sont différents. Il y a, toutefois, plusieurs éléments qui compliquent le problème, et tout ce que je puis dire pour le moment, c'est que la direction des deux chemins de fer aborde ce problème avec vigueur et détermination.

Commission royale d'enquête sur le transport ferroviaire

Je vous parlerai brièvement, maintenant, de la Commission royale d'enquête sur le transport ferroviaire, surtout en ce qui concerne la question des taux du Nid-de-Corbeau. Comme je le disais à la Commission royale en décembre dernier, lorsque je me suis présenté devant elle, cette question a donné lieu, depuis des décennies, à beaucoup de débats, de controverses et de chocs d'opinions. Dans le passé, le National-Canadien s'est gardé d'offrir le moindre commentaire au sujet de la législation qui régit actuellement ces taux. Nous avons pris le

parti d'attendre qu'une enquête officielle détermine de l'opportunité ou de l'inopportunité de ces taux et nous attendions l'occasion, si elle nous était offerte, de présenter les conclusions de nos analyses statistiques et des autres données que nous avons recueillies.

En conséquence, nous avons donc présenté à la Commission un tableau analytique fort détaillé et complet de nos recettes et dépenses visant la manutention des céréales d'exportation et de leurs produits. Notre étude démontre qu'en 1958 le revenu brut que le National-Canadien a retiré du trafic, en vertu des taux statutaires et des taux connexes, était de \$28,700,000, soit un revenu moyen par tonne-mille de 48 cents. D'autre part, les frais occasionnés par le transport de ces marchandises s'élevaient à \$63,900,000, soit un coût total moyen, par tonne-mille, de \$1.07. Ces chiffres indiquent éloquemment la hausse qu'il faudrait imprimer au niveau des recettes, pour permettre au National-Canadien de recouvrer le total de ses décaissements.

Le National-Canadien a proposé, comme la meilleure solution au problème dans les circonstances actuelles, que les taux des céréales et de leurs produits, au poste d'exportation, restent soumis à la régie statutaire et que les chemins de fer soient remboursés de leurs frais de manutention au moyen d'un paiement qui comblerait la différence qui s'établit entre le rendement au taux statutaire et le montant juste et raisonnable qu'ils seraient en droit d'escompter pour les recettes. Ce paiement aurait la nature d'une subvention accordée aux producteurs de grain de l'Ouest canadien.

Ce sommaire illustre exactement la situation que nous avons décrite dans notre mémoire; mais, vu que l'étude des coûts est encore soumise à un long contre-interrogatoire par les divers conseillers juridiques qui représentent les intérêts de l'Ouest, il serait déplacé de ma part, en ce moment, de faire le moindre commentaire additionnel.

Demandes de salaires

Comme le gouvernement a annoncé simultanément son intention de nommer une commission royale d'enquête sur la structure du tarif-marchandises et autres questions et celle de n'accorder aucune augmentation du tarif-marchandises avant une autre année encore, je me vois dans l'obligation de mentionner ici que les demandes de salaires auxquelles nous avons à faire face ont pris des proportions des plus alarmantes.

Les négociations avec les syndicats d'employés sédentaires des réseaux ferroviaires canadiens ont débuté en novembre dernier. Le cinq de ce même mois, les syndicats ont fait part de leurs exigences au National-Canadien et aux autres compagnies canadiennes du rail; elles coûteront au National-Canadien, lorsqu'elles seront pleinement appliquées et qu'elles s'étendront à tous les autres employés, environ 57 millions de dollars par année.

Du 25 novembre 1959 à la fin de janvier 1960, les représentants des chemins de fer et des syndicats se sont rencontrés sept fois. M. Crump, le président du Pacifique-Canadien et moi-même avons assisté à l'une de ces réunions, le 15 janvier. A cette occasion, nous avons expliqué franchement la gravité des problèmes de l'industrie ferroviaire et nous avons signalé, aussi, la menace d'inflation que poserait une autre augmentation des salaires, menace qui ne manquerait pas de nuire aux véritables intérêts des ouvriers représentés par les syndicats. En vue de toutes ces considérations, nous avons prié instamment les syndicats de retirer leurs demandes, tant dans l'intérêt de l'industrie que dans celui des employés. Tout bien considéré, les organismes ont refusé de retirer leurs demandes et, lors d'une réunion qui avait lieu le 22 janvier, ils nous ont fait part de leur intention d'en appeler au ministre du Travail pour demander l'établissement d'une commission d'enquête et d'arbitrage.

Le 18 février, le ministre du Travail a agréé cette requête, M. P. F. Vineberg, C.R., a été nommé représentant des compagnies ferroviaires et M. David Lewis,

C.R., représentant des syndicats. Le président de cette commission n'a pas encore été choisi. Devant ces demandes de salaires, il est clair que l'augmentation inévitable de nos frais d'exploitation réduira considérablement les moyens qui nous permettent de faire face à la concurrence et qu'elle amoindrira les possibilités d'embauchage dans l'industrie ferroviaire.

Modernisation

De fortes dépenses d'immobilisations ont été faites au cours de l'année pour permettre la réalisation d'un certain nombre de programmes à long terme visant la réadaptation et la modernisation systématiques de nos biens. Des entreprises comme l'achèvement du programme de diésélisation, la Commande centralisée de la circulation, les cours de triage à butoirs automatiques et diverses améliorations aux voies ont grandement accru le rendement de notre réseau. Je dois ajouter, cependant, que l'augmentation des salaires et du prix des fournitures a absorbé non seulement les bienfaits de cet accroissement de productivité attribuable à notre programme d'immobilisations, mais aussi le produit réel de la hausse du tarif-marchandises. Du côté des immobilisations, plusieurs programmes exigeront, d'ici 1965, des dépenses additionnelles. Je vous ferai part, plus tard, de nos prévisions à ce sujet; vous aurez ainsi une idée de l'investissement requis et de nos tentatives pour en arriver à une diminution du montant du capital que nous aurons à emprunter.

D'une importance égale à celle des améliorations immobilières, nos efforts en vue de perfectionner nos opérations et nos méthodes grâce, notamment, au traitement de l'information intégrée, à l'étude des tâches et à des recherches en matière d'exploitation, valent d'être mentionnés. Ces trois moyens, dont quelques applications courantes sont examinées dans le rapport annuel, ont déjà donné de fort satisfaisants résultats en nous permettant un emploi plus efficace de la main-d'œuvre et du matériel.

Réorganisation

Il est une autre amélioration qui, à mon avis, revêt une importance particulière; il s'agit de la réorganisation projetée de notre structure administrative.

Le plan d'organisation du National-Canadien est resté à peu près inchangé depuis l'amalgamation des réseaux séparés en 1923. La structure administrative adoptée à l'époque suivait le modèle classique qu'offraient les chemins de fer de l'Amérique du Nord, tout spécialement l'organisation du *Pennsylvania Railroad*, où sir Henry Thornton avait puisé une bonne partie de son expérience première. Aujourd'hui, beaucoup de chemins de fer, y compris le *Pennsylvania Railroad*, doutent de la valeur de cette formule traditionnelle d'organisation face aux conditions actuelles et, dans certains cas, plusieurs s'en sont éloignés sensiblement.

La solution de nos problèmes d'organisation se rattache dans une large mesure, à la décentralisation de l'autorité et des responsabilités. En raison de la nature même de l'industrie ferroviaire, une décentralisation complète ne semble pas pratique. Toutefois, nous nous sommes persuadés que l'organisation du système devrait être décentralisée à un degré considérable sur le plan géographique, par opposition au plan départemental. Cela signifie que les bureaux régionaux devraient jouir d'une plus grande autonomie et se suffire plus à eux-mêmes qu'ils ne le font à l'heure actuelle et que l'activité des services du bureau principal ne devrait plus porter que sur les fonctions du personnel ou des services, au sens le plus large de ces mots.

Tel est l'objectif à longue échéance vers lequel nous tendons. Personne n'oserait soutenir que des changements d'une si vaste portée devraient ou pourraient être apportés du jour au lendemain. Ce serait une erreur d'introduire ces changements fondamentaux dans la structure du système avant d'en étudier

l'application dans le moindre détail et avant que le nouveau plan d'organisation ait été pleinement expliqué à tous et entièrement compris. En conséquence, nous avons eu en main pendant assez longtemps un certain nombre d'études détaillées et nous en sommes maintenant au point où nous devrions pouvoir, au cours de l'année qui vient, mettre en pratique certaines décisions très fermes touchant la nature précise, l'étendue et l'ordre des changements à apporter.

Nous allons vous présenter maintenant un certain nombre de graphiques qui illustrent, en termes quantitatifs, les renseignements que je vous ai donnés sur notre situation concurrentielle, sur le capital qu'il nous a fallu dépenser et sur les améliorations de frais et de taux sur le résultat net de nos opérations.

Les graphiques et les analyses qui vont vous être présentés font partie intégrante des dispositifs et des instruments dont nous nous servons chaque jour, en administration, pour l'estimation des facteurs économiques et concurrentiels qui entrent dans nos calculs. Au fur et à mesure, nous définirons toutes expressions difficiles. Le travail de prévision est malaisé et nous avons adopté, pour l'accomplir, les plus récentes méthodes scientifiques. Nous avons des services composés d'économistes et de statisticiens qui se tiennent étroitement en contact avec toutes les sources reconnues de renseignements et qui se rencontrent, de temps à autre, avec les économistes des autres industries et du gouvernement.

Nous avons choisi, pour vous les présenter, quelque trente diapositives divisées en cinq groupes différents.

Le premier groupe décrit les tendances qui s'affirment dans la circulation ferroviaire et donne une analyse des changements qui se sont produits au point de vue de notre situation concurrentielle dans l'économie ainsi qu'une indication de ce que nous entrevoyons pour l'avenir.

Le second groupe concerne le budget des immobilisations, son financement et le détail de quelques-uns de nos programmes d'améliorations les plus considérables, y compris les améliorations à la voie, la conversion du matériel, le réglage centralisé de la circulation, les grands terminus, les achats de fournitures et la diésélisation. Cette présentation fait suite au budget des immobilisations que vous trouverez dans les feuillets autocopiés que nous vous avons distribués.

Le troisième groupe illustre certains des effets que les dépenses d'immobilisations ont produits sur les frais, la productivité et le rendement.

Le quatrième groupe laisse voir notre estimation du revenu anticipé pour 1960 et il fait suite aux feuillets autocopiés que vous avez en main.

Enfin, nous avons aussi à vous présenter une analyse des changements qui ont marqué nos résultats financiers de 1955 à 1959. Cette analyse montre l'influence qu'ont eue, sur notre situation actuelle, les dépenses et les recettes des cinq dernières années.

Chaque diapositive sera brièvement expliquée et, tout au long de cette présentation, vos observations seront les bienvenues; nous reprendrons au meilleur de notre connaissance à toutes vos questions dans l'ordre d'inscription.

Pour commencer, permettez-moi de vous présenter M. J. D. Wahn, notre économiste général, qui a bien voulu me prêter son concours. Veuillez projeter la diapositive n° 1, s'il vous plaît.

M. GORDON: Graphique du produit national brut et du revenu des chemins de fer Nationaux en tonnes-milles.

PRODUIT NATIONAL BRUT ET TONNES-MILLES COMMERCIALES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

(Sources: Comptes publics du B.F.S. et rapport annuel du National-Canadien)

Le produit national brut (ou valeur marchande de toutes les denrées et de tous les services de production canadienne) en dollars de 1949, qui est

la base que le Bureau fédéral de la statistique a adoptée pour cette série en dollars constants, comme le laisse voir la partie supérieure du graphique n° 1, indique clairement une tendance à la hausse. Au cours de la période 1946-1949, le produit national brut, en dollars de 1949, est passé de 15 milliards trois cents millions à quelque 25 milliards de dollars, soit une augmentation de 63 p. 100. Cela représente une augmentation moyenne annuelle de 3 $\frac{3}{4}$ p. 100 environ.

Les recettes par tonne-mille du réseau National-Canadien, comme le montre le graphique n° 1 à sa partie inférieure, révèle, en outre, une tendance à la hausse, quoique la moyenne de l'augmentation annuelle par rapport à celle de l'an dernier s'établisse seulement à un peu plus d'un pour cent.

Si l'on se reporte à la statistique établie dans le passé, la tonne-mille du Canadien-National a tendance à suivre la courbe que trace la production réelle dans l'économie. Mais l'essor économique du Canada s'est accru à un rythme plus accéléré que celui de la tonne-mille du réseau National-Canadien à cause de deux raisons principales au moins. En premier lieu, il y a lieu de croire que l'activité déployée dans le secteur des services de l'économie canadienne s'est accrue plus rapidement que celle du secteur des marchandises. Le secteur des services, vous vous en rendez compte, reflète la rémunération que touchent les spécialistes, y compris les gros honoraires perçus par exemple par les avocats, les dentistes et autres personnes de cette catégorie, mais ces services n'augmentent pas nécessairement le trafic-marchandises. C'est pourquoi le secteur des services a pris de l'ampleur beaucoup plus rapidement que le secteur des marchandises. En conséquence, notre produit national brut s'est accru plus rapidement que nos tonnes-milles de marchandises. En second lieu, notre trafic-marchandises augmente lentement parce que nous devons soutenir une plus forte concurrence de la part d'autres moyens de transport. On peut voir, à l'aide des deux graphiques suivants, les conséquences amenées par cette concurrence sans cesse grandissante.

M. DRYSDALE: Je m'intéresse aux années qui s'étendent de 1954 à 1956 parce que l'expansion apparente est à peu près la même pour ce qui est du produit national brut et des recettes par tonne-mille du réseau National-Canadien. A quelle cause attribue-t-on le fléchissement? Est-ce parce que notre produit national brut a diminué?

M. GORDON: M. Wahn peut vous répondre; je verrai si je tombe d'accord avec lui. Je voudrais simplement signaler qu'à l'aide d'une carte de ce genre on ne saurait donner des renseignements bien précis. Tout ce qu'on peut en retirer c'est une impression qui nous permet de tenter de faire des conjectures à l'égard de notre trafic.

M. J. D. Wahn (*Économiste*): Le graphique nous révèle qu'il y eut régression lorsque notre produit national brut a baissé, et les recettes du National-Canadien par tonne-mille ont fléchi également.

M. DRYSDALE: Dans quelle domaine la régression s'est-elle fait sentir le plus et pourquoi?

M. WAHN: Il y a eu fléchissement de la production dans l'industrie de la pâte et du papier et dans celle de l'industrie minière, si je me rappelle bien.

M. GORDON: Je ne voudrais pas donner l'impression que nous prévoyons que la courbe tracée par la tonne-mille suivra exactement celle des fluctuations du produit national brut. Il ne s'agit que d'indices. Le passé nous enseigne qu'il existe un rapport entre la tonne-mille et le produit national brut, mais il ne "doit" pas nécessairement en avoir un. Comme va le produit national brut, ne va pas nécessairement la tonne-mille. Mais, pour répondre à votre question de

façon précise il nous faudrait analyser les changements survenus dans la production nationale brute. À mon avis, la concurrence accrue y joue un certain rôle.

M. CHEVRIER: Est-ce que cette tendance à la baisse, comme l'indique le graphique, est commune à tous les autres chemins de fer du Canada?

M. GORDON: Oui, en effet.

M. CHEVRIER: Comment cette baisse se compare-t-elle avec celle des autres chemins de fer de première classe des États-Unis?

M. GORDON: Si je me rappelle bien, les chemins de fer de première classe aux États-Unis ont accusé un écart plus marqué que celui de nos chemins de fer.

M. CHEVRIER: Ce fléchissement, qui aurait passé, d'après ceci, de quarante milliards de tonnes-milles commerciales en 1956 à trente-cinq milliards en 1959, est-il attribuable à une autre cause? Y a-t-il une autre raison pour la diminution des recettes par tonne-mille du Canadien-Canadien outre les deux causes dont vous avez parlé, soit le secteur des services par opposition au secteur des marchandises, et la concurrence?

M. GORDON: Eh bien, oui, il y a d'autres causes qu'il nous serait difficile d'analyser. Nous vous avons fait part des deux principales, à savoir que le secteur des services joue un rôle de plus en plus important dans le produit national brut, ce qui répond en partie à votre question monsieur Drysdale, et que la concurrence est devenue plus forte qu'auparavant. Nous n'avons pas encore réellement examiné la question des diverses catégories de trafic qui ont sûrement exercé leur influence.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je me demande si vous voulez que nous poursuivions notre examen à l'aide de ces graphiques ou si vous préférez que nous posions des questions maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons à peu près décidé de poursuivre notre étude quitte à poser des questions après, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: C'est la meilleure façon de procéder, à mon sens.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas arrêté de règle à ce sujet mais c'est la ligne de conduite dont nous avons à peu près convenu hier. Il peut y avoir des exceptions, bien entendu. Par exemple si vous croyez devoir poser une question pendant que nous avons les graphiques devant nous. Mais il serait préférable, à mon avis, que nous prenions connaissance des graphiques maintenant pour poser nos questions plus tard tandis que des fonctionnaires seront ici pour y répondre.

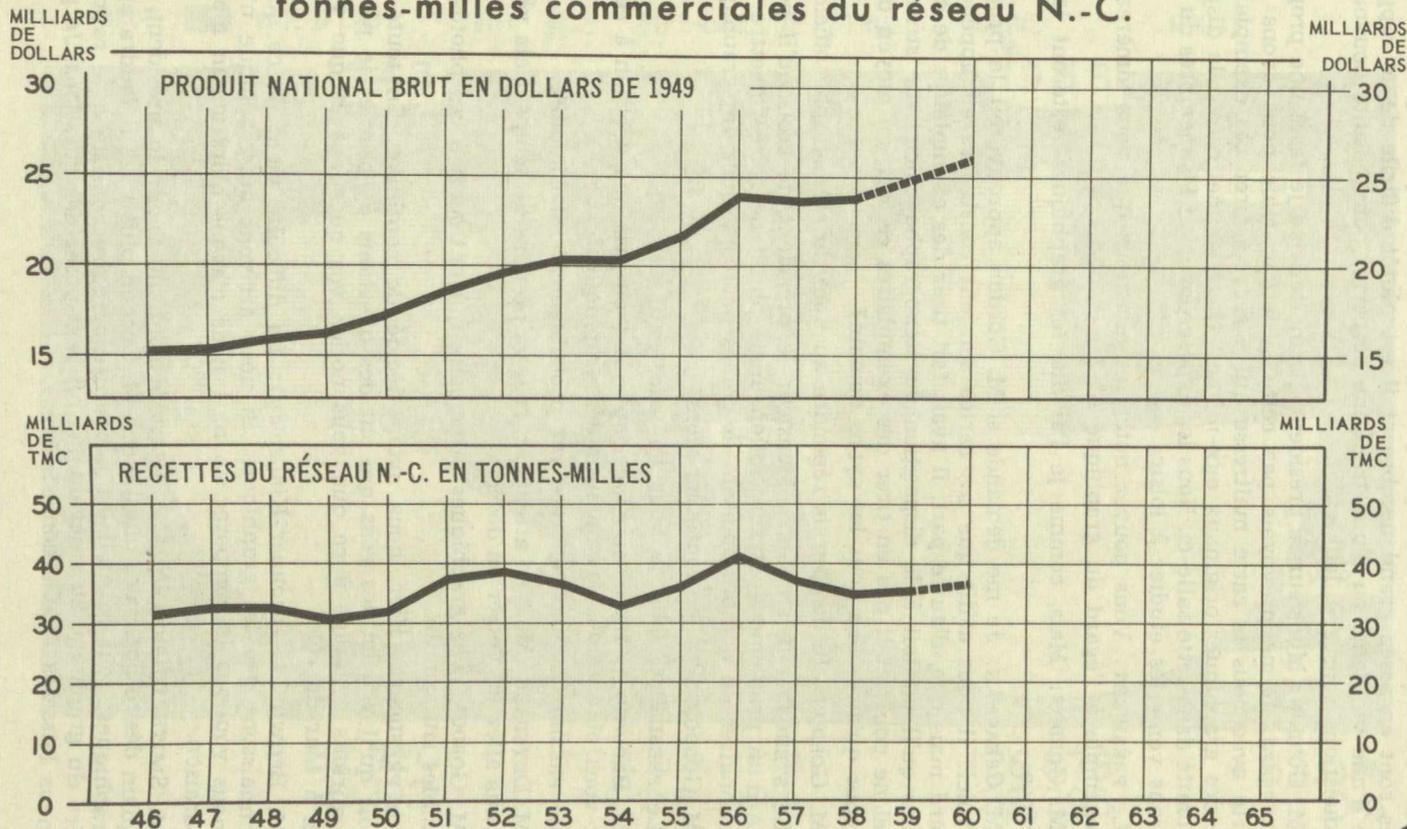
M. GORDON: Voyez-vous, je cherche à démontrer au Comité,—la chose est assez difficile puisqu'il s'agit d'une première expérience,—que c'est par ce moyen que la direction tire ses renseignements. Ce sont ces cartes et ces analyses que nous examinons afin de nous former une opinion quant à ce que l'avenir de notre trafic nous réserve. Ce que nous en déduisons se reflète dans les commandes d'outillage que nous passons.

Je me demande si les membres du Comité ont eu l'occasion de se rendre compte du grand nombre de données statistiques que nous étudions. J'ai déjà entendu des commentaires selon lesquelles la direction des chemins de fer végétait, s'en tenait aux formules traditionnelles et ne se procurait pas d'outils perfectionnés dans la gestion de ses biens. J'espère que lorsque j'aurai fini de m'expliquer vous conviendrez que nous possédons une méthode analytique efficace qui nous permet de prévoir la situation à venir.

M. DRYSDALE: Recevrons-nous incessamment des exemplaires de ces graphiques?

Le PRÉSIDENT: Ils seront versés au compte rendu officiel.

Produit national brut et tonnes-milles commerciales du réseau N.-C.



22864-3-3

M. DRYSDALE: Ce compte rendu sera-t-il prêt demain?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. DRYSDALE: Voici ce à quoi je veux en venir. Si je comprends bien, ces cartes sont en assez grand nombre et il est plutôt difficile de se rappeler le tracé d'une vingtaine ou d'une trentaine de cartes pour ensuite pouvoir poser des questions sensées à leur sujet.

M. GORDON: Monsieur le président, permettez que je fasse une proposition à cet égard. Je ne prévoyais pas cette situation, mais nous avons de fait apporté avec nous la carte maîtresse qui a servi à tirer ces exemplaires. Je parle des graphiques originaux eux-mêmes. Nous les mettrons à la disposition du Comité dans cette salle-ci. Nous les exposerons ici et les membres du Comité pourrons venir les étudier à loisir.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez noter les questions que vous aimerez poser, par exemple à l'égard du graphique n° 1.

M. GORDON: Mais, comme je l'ai dit, les graphiques resteront ici après la séance.

M. CREAGHAN: Je me demande si M. Gordon approuverait la proposition que voici: il nous a dit que ses cartes seraient consignées en appendice au hansard mais que, d'autre part, il avait fait tirer des exemplaires de ces graphiques qu'il mettait à la disposition du sténographe officiel. Le sténographe officiel ne pourrait-il pas en tirer des exemplaires ce soir, au moyen de stencils, pour qu'au moins nous les ayons demain?

M. GORDON: Je ne saurais répondre au nom du sténographe officiel.

Le STÉNOGRAPHE EN CHEF: Monsieur le président, je crois qu'il ne s'agit pas là d'un problème de transcription, mais plutôt de faire remettre par les fonctionnaires un nombre suffisant de copies photostatiques des graphiques.

M. GORDON: Puis-je continuer alors?

Le PRÉSIDENT: Oui, je vous en prie.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on pris une décision à ce sujet? Allez-vous obtenir des exemplaires des graphiques?

Le PRÉSIDENT: Vous en recevrez probablement en Chambre.

M. DRYSDALE: Mais en attendant, cela va prendre du temps. Cela veut dire que vous allez les verser au dossier.

M. GORDON: Les graphiques principaux qui ont servi à ces photos seront accessibles au comité.

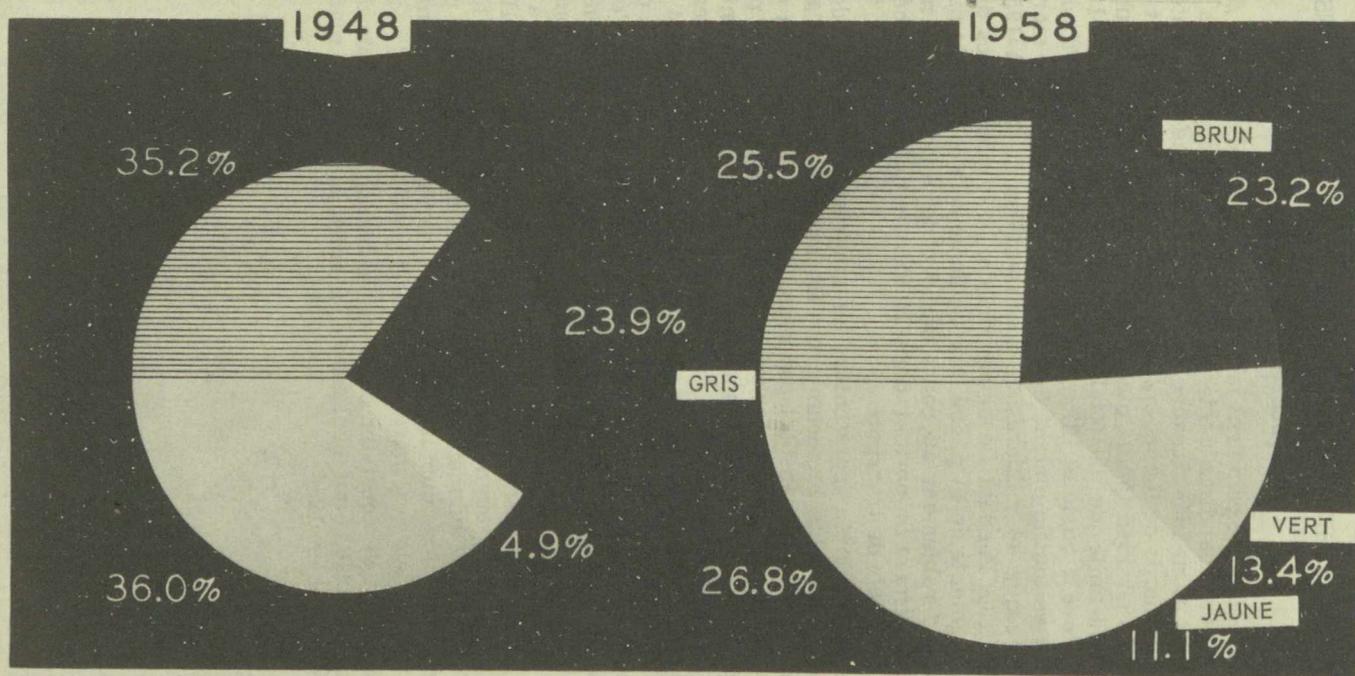
Le PRÉSIDENT: Hier, nous avons décidé de continuer. En toute justice je crois qu'il y a ici des gens qui ont des questions à poser et je pense que nous aurions avantage à ce que vous notiez vos questions et que vous les posiez à tour de rôle.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La difficulté vient de ce que nous ne connaissons pas les graphiques. Si nous arrivons au graphique n° 10 et que nous voulions le comparer au n° 1 nous n'avons alors aucun moyen de comparaison.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il est évident, monsieur le président, que si quelqu'un désire poser des questions à M. Gordon plus tard, il faudra apporter les graphiques; tout ce qu'il est nécessaire de faire consiste à se rappeler le numéro du graphique au sujet duquel on veut poser des questions. Je propose que nous laissions M. Gordon continuer.

Trafic-marchandises interurbain, en tonnes-milles, Canada

GRIS  N.-C. LIGNES CANADIENNES GRIS  AUTRES CHEMINS DE FER
 BRUN  VOIE D'EAU VERT  PIPE-LINES DE PÉTROLE JAUNE  ROUTE



82,920
29,192

TOTAL EN MILLIONS
N.-C. EN MILLIONS

126 878
32,395

+ 53.0%
+ 11.0%

M. GORDON: Le graphique n° 2 indique une autre étude du trafic interurbain en tonnes-milles. Les sources sont indiquées dans les mots que je verserai au hansard. Suivent les observations relatives au graphique:

TRAFIC-MARCHANDISES INTERURBAIN, EN TONNES-MILLES, CANADA

(Source: B.F.S.)

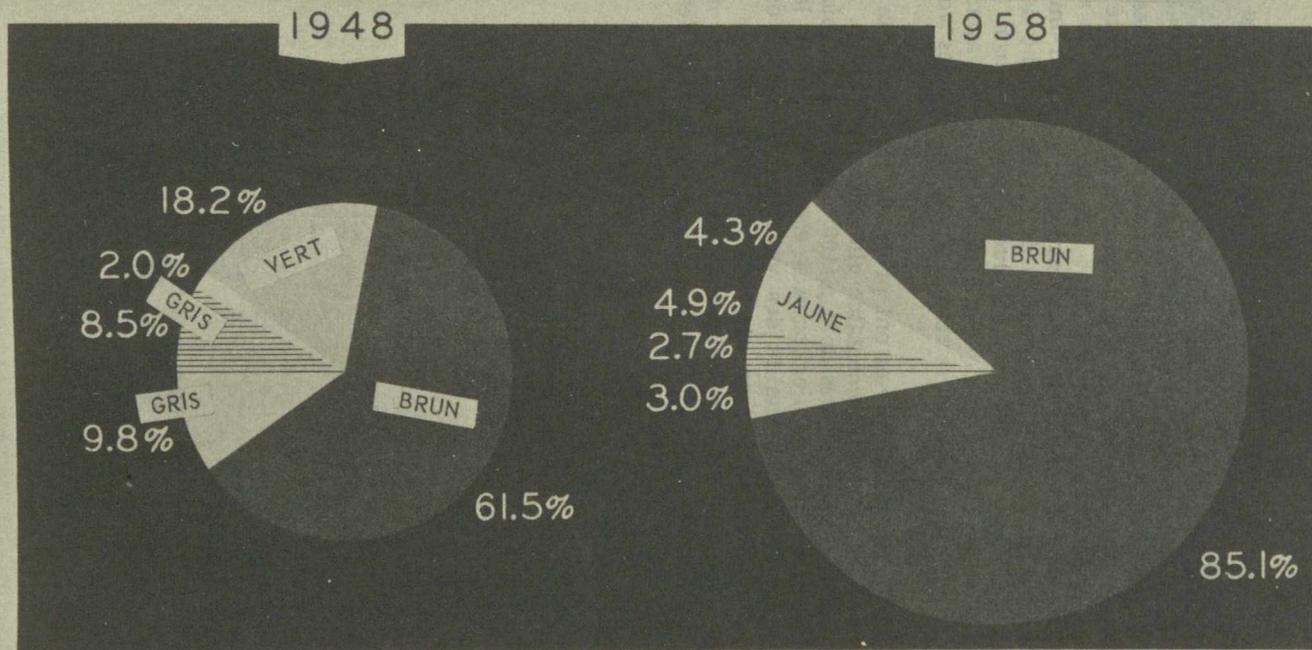
Ce graphique illustre comment la totalité du marché canadien du transport interurbain des marchandises a été partagée entre les différents moyens de transport en 1948 et en 1958. La zone du cercle de gauche représente un revenu de quelque 83 milliards de tonnes-milles de la totalité du transport interurbain des marchandises en 1948 tandis que le cercle de droite indique une approximation en tonne-mille de la totalité du revenu interurbain 10 ans plus tard, qui s'est élevé à quelque 127 milliards de tonnes-milles. Ainsi, la totalité en tonnes-milles de tout le marché du transport interurbain des marchandises a augmenté de presque 44 milliards de tonnes-milles de 1948 à 1958, soit une hausse de 53 p. 100. Pendant la même période, les tonnes-milles du National-Canadien ont augmenté de 11 p. 100. Non seulement la totalité du marché s'est-elle accrue considérablement au cours des dix dernières années mais il s'est produit un changement important dans la distribution du marché parmi les moyens concurrentiels de transport.

Les secteurs du cercle représentent les moyens de transport de marchandise interurbains les plus importants du Canada: le National-Canadien, les autres chemins de fer, le transport par route, le transport par eau et les pipelines de pétrole. (Le transport aérien des marchandises n'y est pas compris parce que les tonnes-milles aériennes durant 1958 représentaient moins de 3/10 p. 100 de la totalité. Le transport aérien, en d'autres termes, n'est pas encore un élément important du transport interurbain. On doit remarquer que, alors qu'en 1948 les chemins de fer représentaient plus de 71 p. 100 de la totalité du marché du transport interurbain, en 1958 leur part s'élevait à 52 p. 100. La part du National-Canadien est tombée de 35 p. 100 en 1948 à 26 p. 100 en 1958 mais par rapport à la totalité des chemins de fer canadiens elle est demeurée stable pendant toute cette période, variant de 46 à 49 p. 100. Le transport par eau pendant cette période a varié de 23 à 25 p. 100 du total. Le transport par route a augmenté sa part de 5 p. 100 en 1948 à 11 p. 100 en 1958. Cependant, cette augmentation ne représente aucunement pas le gain relatif des revenus parce que la plus grande partie de l'augmentation dans le transport portait sur les marchandises à tarif élevé.

Il est intéressant de constater comment le transport par voie de pipelines de pétrole qui, en 1948, était négligeable, a accru sa part du marché à plus de 13 p. 100 du total en 1958.

Trafic-voyageurs interurbain, en voyageurs-milles, Canada

GRIS  N.-C., LIGNES CANADIENNES GRIS  AUTRES CHEMINS DE FER
 JAUNE  AIR VERT  AUTOBUS BRUN  AUTOMOBILE



19,044
1,623

TOTAL EN MILLIONS
N.-C. EN MILLIONS

43,473
1,171

+ 128.3 %
- 27.8 %

3

M. GORDON: Le graphique n° 3 indique le nombre de voyageurs-milles interurbains. Ces données émanent du B.F.S.

VOYAGEURS—MILLES INTERURBAINS—CANADA

(Source: B.F.S.)

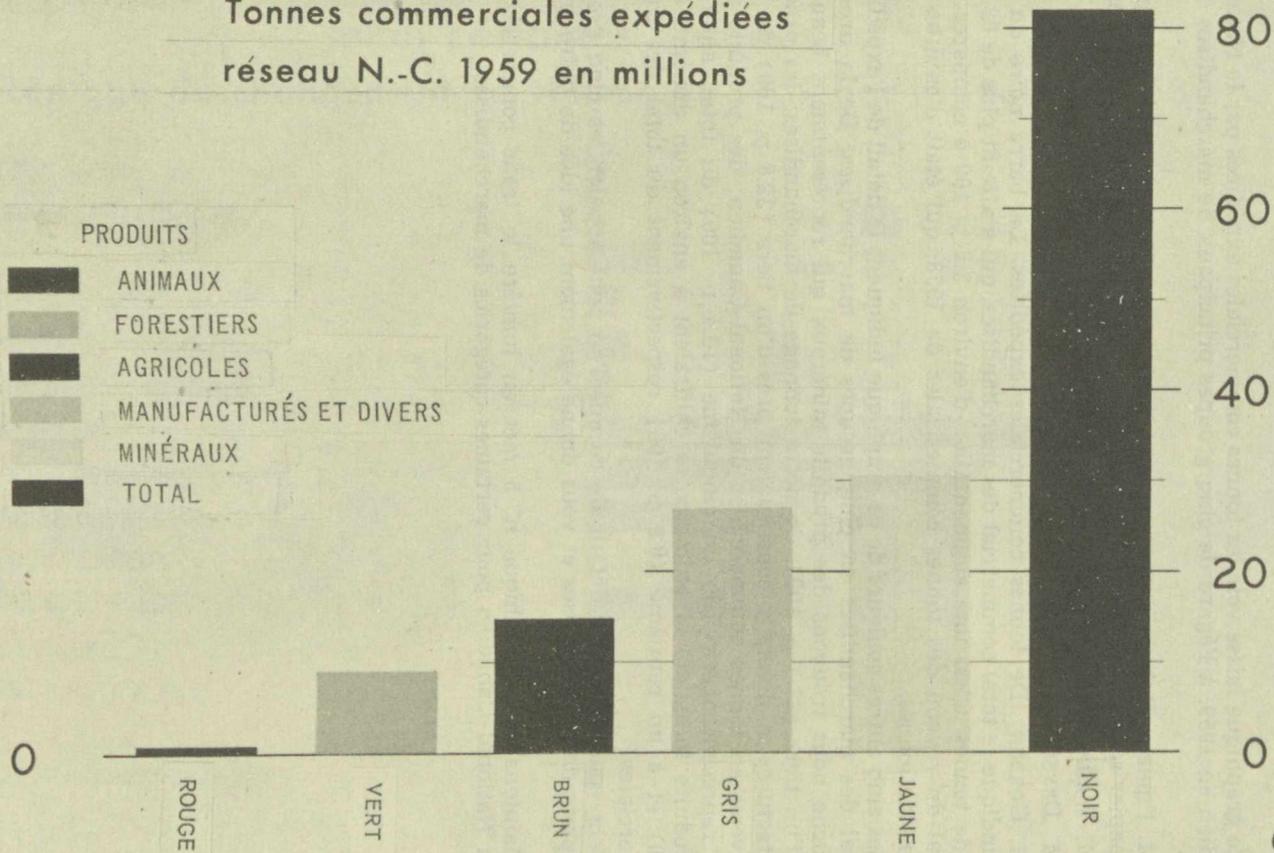
Pendant la période d'après guerre la part des chemins de fer dans le secteur des voyageurs a aussi connu une baisse. Ce graphique comprend le transport aérien et omet le transport par eau puisque, au point de vue du transport des voyageurs, le transport par eau est négligeable en comparaison de la totalité du transport des voyageurs. Il comprend également les voyageurs-milles interurbains par autobus et automobile privée. Du côté gauche, les voyageurs-milles approximatifs en 1948 sont représentés par la zone du plus petit cercle, alors que le cercle droit représente le voyageur-mille estimatif en 1958. Non seulement la part des chemins de fer du marché des voyageurs a-t-elle baissée mais il y a eu baisse absolue allant d'environ 3.5 milliards de voyageurs-milles en 1948 à quelque 2.5 milliards de voyageurs-milles en 1958. Des tendances identiques se retrouvent dans le cas des voyageurs par autobus.

D'autre part, les lignes aériennes ont progressé tant de façon absolue que relative. Comme vous pouvez le constater elles détenaient 2 p. 100 du total en 1948 et cette part atteignait près de 5 p. 100 en 1958. L'accroissement considérable de l'emploi d'automobiles privées est souligné par le fait qu'en 1958 plus de 85 p. 100 de la totalité des voyageurs-milles recouraient à ce moyen de transport, alors qu'il y en avait environ 62 p. 100 dix ans plus tôt.

Voilà, pour ce qui est de ce graphique. Je crois que si nous passons maintenant au graphique n° 4 nous abordons le tonnage commercial des chemins de fer Nationaux. Il s'agit de millions.

Tonnes commerciales expédiées
réseau N.-C. 1959 en millions

PRODUITS	
ROUGE	ANIMAUX
VERT	FORESTIERS
BRUN	AGRICOLES
GRIS	MANUFACTURÉS ET DIVERS
JAUNE	MINÉRAUX
NOIR	TOTAL



RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN—TONNES COMMERCIALES
EXPÉDIÉES—1959

(Source: N.C.)

Ce graphique laisse voir les tonnes commerciales expédiées par le National-Canadien en 1959, à l'égard de cinq groupes principaux de marchandises et du total.

M. FISHER: Puis-je poser une question? Le papier à journal et la pulpe et le papier sont-ils considérés comme des produits forestiers ou manufacturés?

M. WAHN: Partiellement comme produits forestiers.

M. DRYSDALE: Il s'agit de millions de quoi?

M. GORDON: De tonnes commerciales expédiées. La barre noire du côté droit indique le total commercial des marchandises, qui a atteint plus de 82 millions de tonnes. C'est une augmentation d'environ 3.2 p. 100 à comparer avec le total du revenu des tonnes commerciales de 1958, qui était d'environ 79.5 millions de tonnes.

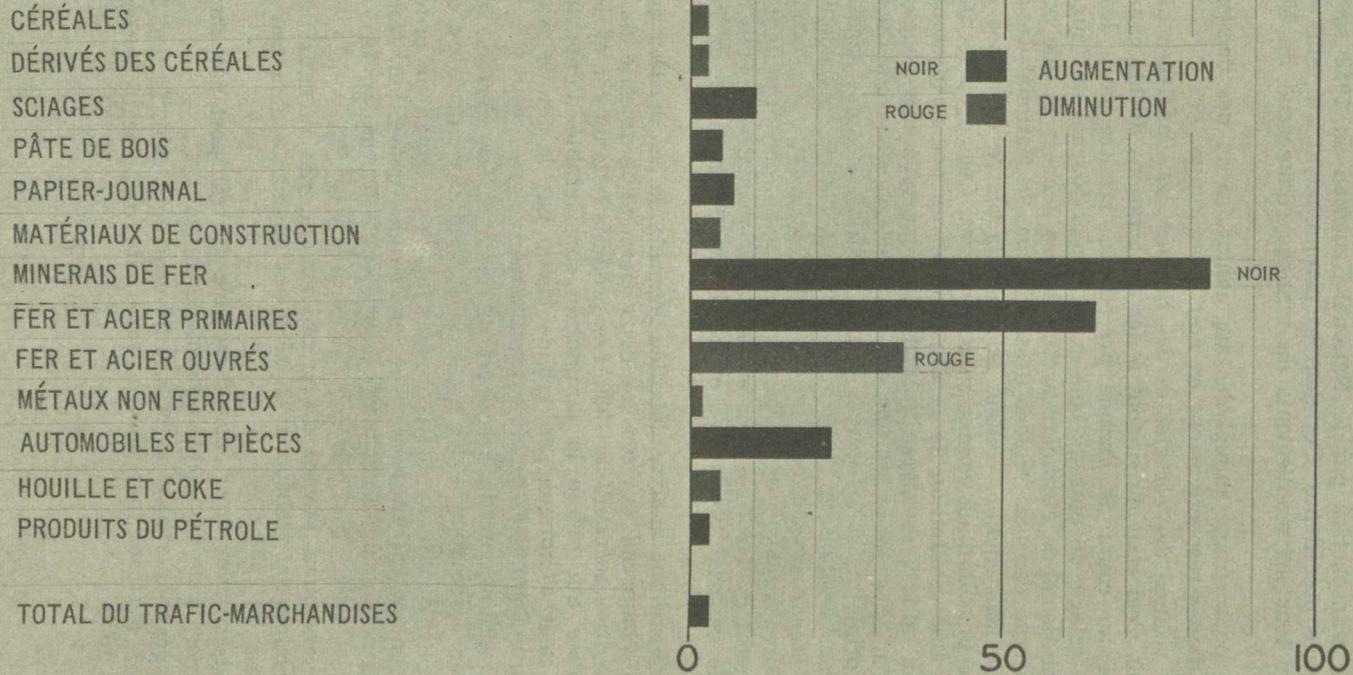
Les cinq autres couleurs de ce graphique indiquent le détail de l'expédition, le total des marchandises en cinq groupes de marchandises. De la droite à la gauche nous trouvons des produits minéraux qui représentaient beaucoup plus d'un tiers (37.3 p. 100), de notre tonnage de marchandises; les produits manufacturés et divers y constituaient près d'un tiers (32.8 p. 100) du total du revenu en tonnes commerciales du National-Canadien; des produits agricoles, représentant environ un cinquième (18.4 p. 100) du total, alors que les produits forestiers et animaux se chiffraient à environ un dixième (10.6 p. 100) et à un centième (0.9 p. 100) respectivement du total des tonnes commerciales.

Cela vous donne les détails de ce que l'on peut appeler les cinq groupes principaux de marchandises et vous donne également une idée de notre transport.

Maintenant, le graphique n° 5 met en lumière le trafic commercial du réseau National-Canadien pour certaines catégories de marchandises.

Trafic-marchandises du réseau N.-C., selon certaines denrées

Pourcentage du changement de volume en 1959 par rapport à 1958



TRAFIC-MARCHANDISES DU RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN

(Source: N.-C.)

Ce graphique indique comment le tonnage commercial des principales denrées transportées par le National-Canadien en 1959 se compare à celui de l'année précédente. Ces denrées comprenaient au total environ les deux tiers de tous les mouvements du tonnage commercial du National-Canadien en 1959.

Le pourcentage annuel des augmentations ou des baisses de ces denrées sont indiqués respectivement en noir et en rouge.

Le volume des céréales et des dérivés des céréales a diminué d'environ 3 p. 100. Ceci était dû surtout à des exportations de blé canadien légèrement réduites au cours de l'année précédente. D'autre part, les expéditions de bois de sciage, de pâte de bois et de papier-journal ont augmenté, représentant une demande étrangère accrue de ces denrées et une production domestique accrue dans les régions desservies par le National-Canadien. Les matériaux de construction, comme le sable, la pierre concassée et le ciment ont quelque peu diminué comme vous le verrez. Ceci peut se rattacher partiellement à une diminution de la construction un peu en dessous de la moyenne pendant 1959, à comparer à 1958 de même qu'à une concurrence accrue de de la part des voituriers par eau et par terre. Le minerai de fer, le fer et l'acier primaires et les automobiles et leurs pièces ont accusé des augmentations considérables en 1959 au regard de l'année précédente. Ces augmentations étaient évidemment en rapport avec le fait que l'économie canadienne s'était tirée du léger recul économique de l'année précédente et, dans le cas du minerai de fer et du fer et de l'acier primaires, c'était le résultat d'une nouvelle capacité productive et des effets de la grève de l'acier aux États-Unis.

Il existe une analyse détaillée générale de ces denrées qui, comme je l'ai déclaré, comprend environ les deux tiers de la totalité du mouvement des marchandises au cours de 1959. Les produits finis du fer et de l'acier ont subi une baisse qui reflète la diminution considérable d'importation de tuyaux et qui peut s'expliquer en grande partie par la fin de travaux de grande envergure comme le pipeline trans-Canada.

La diminution du transport de métaux non ferreux par le National-Canadien correspond à des exportations réduites de cuivre et de zinc.

Depuis plusieurs années maintenant, le transport de la houille a diminué régulièrement et l'année dernière ne fait pas exception. Notre transport des produits de pétrole a connu une légère augmentation en 1959 par comparaison à 1958.

Comme nous l'avons dit précédemment, nos revenus découlant du tonnage commercial transporté en 1959 ont augmenté d'un peu plus de 3 p. 100 au regard de 1958.

Vous trouvez ainsi dans l'ensemble du transport par chemins de fer une idée générale de l'activité économique du pays.

Le graphique suivant, n° 6, diffère quelque peu. Il vous intéressera; vous y verrez le trafic par service rail-route du réseau National-Canadien en 1958 et 1959.

Service rail-route du réseau N.-C.

EN MILLIERS DE TONNES

500

PLAN 2

ROUGE

NOIR

PLAN 2

400

300

PLAN 1

200

PLAN 1

100

0

1958

1959

SERVICE RAIL-ROUTE DU RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN

(Source: N.-C.)

Je devrais peut-être commencer par dire que le service rail-route ou par remorque sur wagon plat constitue une amélioration relativement nouvelle du transport et il y a lieu de croire que son expansion peut être considérable. Même si, à présent, au point de vue tonnage commercial le trafic rail-route ne semble pas important (en 1959 il représentait moins de 1 pour 100 de la totalité des marchandises transportées) l'augmentation annuelle est digne de mention.

Parmi les nombreuses formules de transport rail-route, le National-Canadien en offre deux:

- I Le plan n° 1 de transport rail-route est celui où les remorques appartiennent aux voituriers des grandes routes, qui a augmenté son tonnage de 352,000 tonnes en 1958 à 469,000 tonnes en 1959, soit 33 p. 100.
- II. Le plan rail-route n° 2, en vertu duquel les remorques appartiennent aux chemins de fer, qui a augmenté de 65,000 tonnes en 1958 à 108,000 tonnes en 1959, soit 66 p. 100.

Le premier plan représentait environ 80 p. 100 de la totalité du tonnage rail-route et le deuxième plan en représentait 20 p. 100. D'autre part, le revenu moyen par tonne-mille du plan n° 2 était bien supérieur à celui du plan n° 1. était bien supérieur à celui du plan n° 1.

Les services des plans 1 et 2 ont été accrus l'an dernier. Le premier plan s'étendait jusqu'à des points à l'ouest de Winnipeg tout aussi bien qu'entre Montréal et Québec, Montréal et Ottawa. Depuis le mois de mars 1959, le premier plan embrasse également le transport des fourgons de déménagement d'une côte à l'autre. Le deuxième plan s'est élargi de façon à englober plusieurs centres additionnels de l'est du Canada et d'autres entre l'est du Canada et les Maritimes.

Dans son essence, notre deuxième plan rail-route, celui des remorques appartenant aux chemins de fer, dessert des régions du centre et de l'est du Canada; notre plan rail-route n° 1 à l'intention des remorques ordinaires des grandes routes dessert les régions du centre et de l'ouest du Canada.

En plus d'offrir les plans 1 et 2, nous songeons également à en inaugurer un troisième en vertu duquel l'expéditeur possède ou loue les remorques et le chemin de fer possède des wagons plats, mais aucune décision n'a encore été prise. En plus de ces différentes formules de services rail-route, ou remorque-wagon plat, nous suivons de près les améliorations possibles des autres formules de coordination rail-route comme dans le cas d'un contenant qui, sur wagon plat, se prêterait plus facilement à un service international et même intercontinental; de même un véhicule convertible qui présente l'avantage de pouvoir fonctionner tant sur rails que sur route; nous poursuivons sans cesse nos améliorations et nos expériences en vue de découvrir la façon de les adapter à nos besoins, et nous sommes disposés à poursuivre nos propres expériences pour établir les avantages et peut-être l'application de ces nouvelles formules de coordination à notre mode de service.

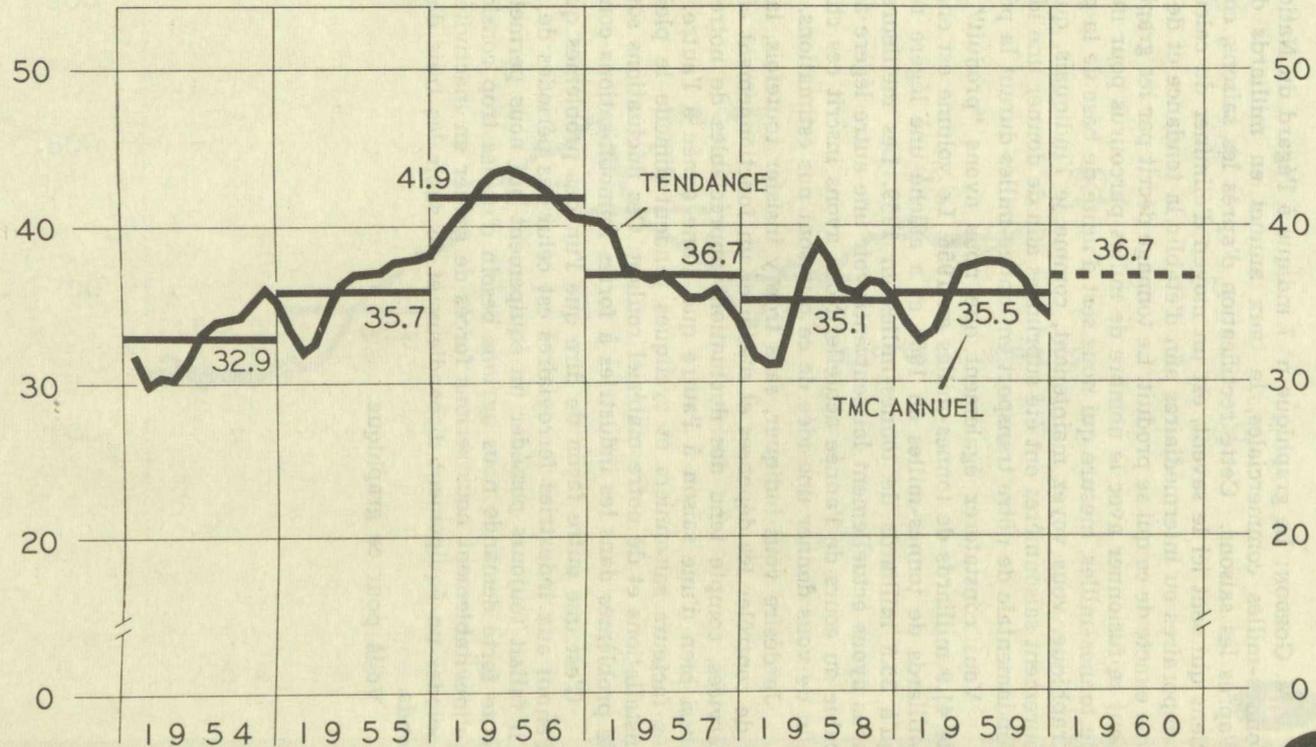
Voilà tout ce que j'avais à dire au sujet de ce graphique; puis-je passer au suivant?

Réseau national-canadien tonnes-milles commerciales 1954-1960

AU TAUX ANNUEL

EN MILLIARDS

RECTIFIÉ SELON LA SAISON



RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN, TONNES-MILLES COMMERCIALES,
1954-1960

(Source: N.-C.)

M. GORDON: Le graphique n° 7 indique à l'égard du National-Canadien les tonnes-milles commerciales, le taux annuel en milliards de tonnes rectifié d'après les saisons. Cette rectification d'après les saisons, comme les statisticiens qui sont ici le savent, est un moyen d'éliminer du calcul les fluctuations temporaires ou intermédiaires afin d'établir la tendance et de vous donner une vue exacte de ce qui se produit. Le tonnage décrit par les graphiques précédents peut se fusionner avec le nombre de milles parcourus pour indiquer le nombre de tonnes-milles, mesure qui nous sert d'unité de base de la production. Sur le graphique, vous voyez maintenant, comme je l'indiquais, que les fluctuations purement saisonnières ont été supprimées afin de donner une idée de la tendance fondamentale de notre transport en tonnes-milles durant la période 1954-1960.

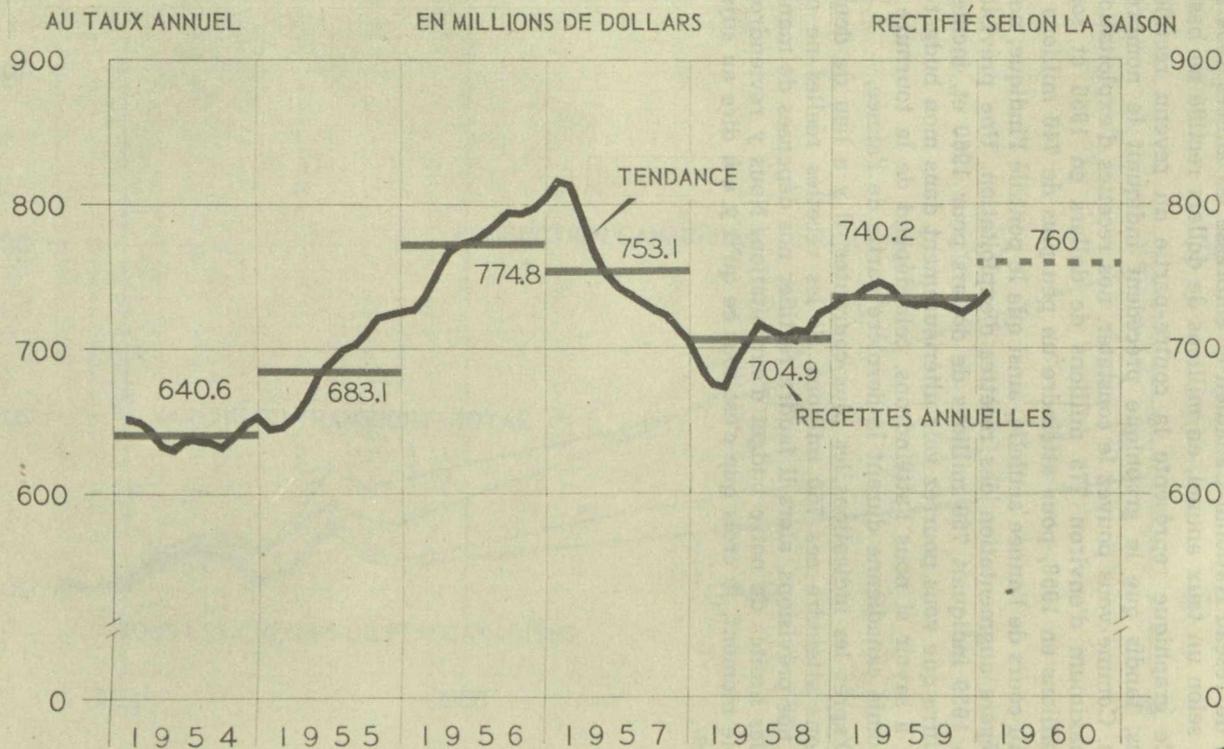
Vous constaterez également que nous avons "produit" un total inégalé de 41.9 milliards de tonnes-milles en 1956. Le volume est ensuite passé à 35.1 milliards de tonnes-milles en 1958 et a affiché une légère recrudescence jusqu'à 35.5 milliards de tonnes-milles en 1959. Les meilleures prévisions que nous ayons actuellement laissent entrevoir une autre légère augmentation probable au cours de l'année actuelle. Nous avons inscrit ces chiffres en pointillé afin de vous donner une idée de ce que sont nos estimations.

Je désire vous indiquer, sans trop y insister toutefois, la difficulté qu'il y a de contrôler les dépenses et d'assurer un fonctionnement efficace de tous les services, compte tenu des fluctuations appréciables de notre rendement total aussi bien d'une saison à l'autre que d'une année à l'autre. Encore une fois, les facteurs saisonniers et cycliques rendent difficile le plein emploi de nos installations et de notre matériel roulant. Ces fluctuations soulèvent une foule de problèmes dans les industries à fortes immobilisations comme la nôtre.

C'est une autre façon de dire que l'un des problèmes qui causent le plus d'ennui aux industries ferroviaires est celui des périodes de pointe, parce que s'il fallait toujours posséder un équipement qui nous permette de répondre à toute forte demande nous aurions besoin d'usines trop considérables, de sorte qu'inévitablement nous serions forcés de garder en inactivité pour de longues périodes un équipement dispendieux et de subir les frais d'une telle mise de fonds.

Voilà pour ce graphique.

Réseau national-canadien recettes mensuelles d'exploitation, 1954-1960



RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN, RECETTES MENSUELLES
D'EXPLOITATION 1954-1960

(Source: N.-C.)

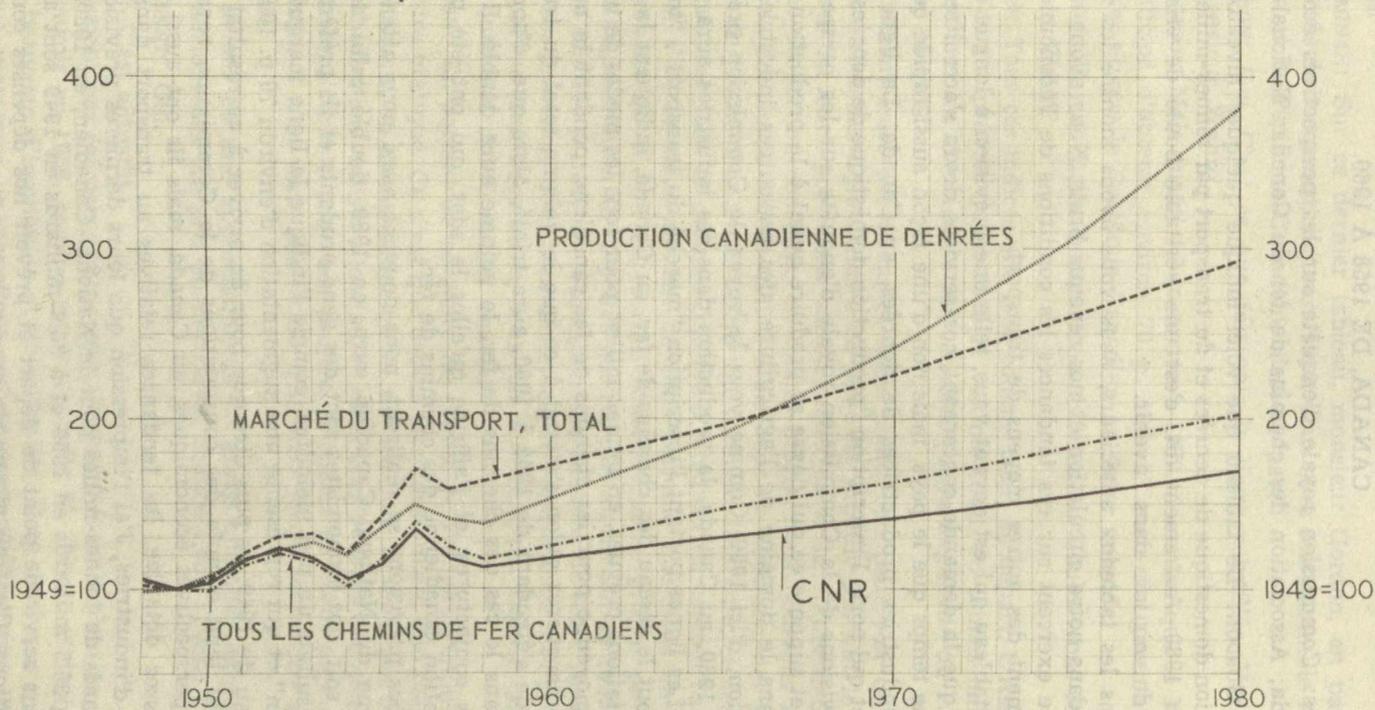
M. GORDON: Le graphique n° 8 laisse voir les recettes mensuelles d'exploitation du réseau National-Canadien et embrasse les années 1954 à 1960; il est établi selon un taux annuel, en millions de dollars rectifié au besoin.

Ce graphique représente la contre-partie du revenu rectifié d'après les saisons, tandis que le graphique précédent indiquait le nombre de tonnes-milles. Comme vous pouvez le constater, nos recettes d'exploitation ont atteint un maximum d'environ 775 millions de dollars en 1956 et sont passées à 705 millions en 1958, pour atteindre un peu plus de 740 millions en 1959.

Au cours de l'année actuelle, ainsi que le pontillé l'indique, nous prévoyons une légère augmentation des recettes d'exploitation. Une prévision faite à la fin de 1959 indiquait 760 millions de dollars pour 1960 et, incidemment, c'est un chiffre que vous pourrez voir ultérieurement dans mon budget des recettes; quant à savoir si nous l'atteindrons, cela dépend de la tournure que prendra l'économie canadienne durant la dernière partie de l'année.

D'après les indications les plus courantes, il y a lieu de douter que nous puissions atteindre ces 760 millions. Si les recettes réelles ne correspondent pas à nos prévisions, alors il faudra rectifier nos dépenses de manière à opérer dans les limites de notre budget d'exploitation. Nous y reviendrons plus tard. Pour le moment, je crois que c'est tout ce qu'il y a à dire au sujet de ce graphique.

Niveaux projetés de la production nationale de denrées et du transport en tonnes-milles au Canada, 1958-1980



NIVEAUX PROJÉTÉS POUR LA PRODUCTION DOMESTIQUE DE DENRÉES ET DU TRANSPORT PAR TONNES-MILLES, AU CANADA, DE 1958 À 1960.

(Sources: Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada; Association des chemins de fer du Canada; National-Canadien)

M. GORDON: Le tableau que voici indique quelques niveaux projetés de production domestique de denrées et du transport par tonnes-milles, au Canada, jusqu'en 1980. Autrement dit, c'est une véritable boule de cristal qui nous permet de voir loin dans l'avenir.

Dans les tableaux antérieurs, nous vous avons montré les récentes tendances dans notre circulation et nos revenus bruts. Nous avons montré quelle influence exercent sur ces tendances les conditions de l'économie générale et l'avènement des autres moyens de transport.

Le tableau qui est devant vous, telle une prévision à longue échéance, démontre que la demande concernant nos services devra s'accroître, s'attend-on, en même temps que le pays, mais non d'une façon aussi rapide que les importantes industries productrices de denrées, au Canada. La ligne qui est au-dessus et qui porte l'inscription "production domestique de denrées" est extraite des prévisions de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques et suppose ce qui devra se produire quant à la production de marchandises dans le domaine de l'agriculture, des ressources industrielles et de la fabrication, d'ici 1980. Comme vous le voyez, la Commission prévoit qu'entre 1949 et 1980, au Canada, la production dans ces industries aura presque quadruplé. Les lignes portant l'inscription "marché du transport", "total", et indiquant tout le réseau des chemins de fer, au Canada, indiquent la moyenne des augmentations prévues, en tonnes-milles, pour tous les modes de transport ainsi que la moyenne pour les chemins de fer canadiens, pendant la même période. Vous remarquerez qu'on s'attend à ce que le volume total du transport, pour la période s'étendant de 1949 à 1980, aura triplé, alors que, d'après les prévisions, dans le cas des chemins de fer, le volume aura doublé. Il s'agit ici de savantes conjectures, et j'affirme qu'elles le sont, qui ont été préparées par l'Association canadienne des chemins de fer.

Si ces prévisions se réalisent, nous pouvons aussi nous attendre à ce que le volume du National-Canadien aura, en 1980, doublé celui de 1949. Quoi qu'il en soit, nos économistes sont des gens prudents et ils préfèrent s'en tenir à des résultats un peu moindres, comme l'indique la ligne marquée "National-Canadien" et qui représente une augmentation d'environ 70 p. 100, par rapport au niveau de 1949. Je puis dire que pour en arriver à ce résultat ils n'ont pas seulement tenu compte des constatations de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques, au Canada, mais ils ont aussi étudié, d'une façon assez détaillée, les tendances relatives au transport dans environ 40 groupes d'industries. J'ai l'impression que leurs dernières prévisions d'environ 50 milliards de tonnes-milles pour le National-Canadien, en 1980, par comparaison à 35.5 milliards en 1959 et à 30.9 milliards en 1949 sont assez réalistes pour nous servir de point de départ et prévoir nos dépenses courantes d'immobilisations. C'est au moyen de ce genre d'analyse que nous pouvons prendre des décisions concernant les préparatifs qu'il faut faire pour faire face à l'augmentation du trafic. Il s'agit de commander le matériel, les locomotives, etc. Ce genre d'analyse nous sert de guide. A quelques points de vue, nos pers-

pectives sont un peu plus sobres que celles de la Commission royale. Néanmoins, nous croyons que les indications sont assez solides pour servir de but à nos projets.

M. CREAGHAN: Sur ce dernier tableau, monsieur Gordon, en parlant de tous les chemins de fer canadiens, vers 1950, vous avez mis ensemble le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. C'est ce que fait voir la ligne pointillée. Voulez-vous l'indiquer monsieur Wahn?

M. CREAGHAN: Mais quand on en arrive à 1980, il semble que le National-Canadien anticipe d'obtenir environ 70 p. 100 de toute l'augmentation des chemins de fer et que le Pacifique-Canadien en fasse autant.

M. GORDON: Il y a quatre perspectives différentes. Voulez-vous les expliquer, monsieur Wahn?

M. WAHN: Tous ces indices ont 1949 comme point de départ. L'Association des chemins de fer prévoit qu'en 1980 le volume total, en tonnes-milles, que transporteront tous les chemins de fer canadiens aura augmenté de 10 p. 100, soit le double de 1959.

En considérant leurs prévisions et leurs plans, l'on peut voir qu'il s'agit de prévisions directement parallèles à ce qui s'est produit pendant la période d'après-guerre. Si leurs prévisions sont exactes et si le National-Canadien maintient une proportion constante en tonnes-milles, nous pourrions nous attendre aussi au double de tonnes-milles. Mais nous ne nous sommes pas contentés de cela ou plutôt nous avons voulu une formule différente, et nous avons étudié les tendances dans 40 groupes différents d'industries, comme l'a indiqué M. Gordon, et c'est en nous servant de cette formule que nous en sommes arrivés au résultat qu'on voit ici; ce qui constitue notre propre prévision à nous, soit une augmentation de 70 p. 100 par rapport au niveau de 1949. Il peut arriver que ce soit 100 p. 100, si l'association des chemins de fer a raison. Mais je pense que nos prévisions sont bien modérées, en comparaison à la production de 30 p. 100 prévue pour l'économie, dans son ensemble, par rapport au niveau de 1949, en quantités de véritables denrées.

M. GORDON: En parlant de ce genre de prévision, j'aimerais intercaler ici une note d'ordre pratique. Ce n'est que depuis quelques années que nous avons établi ces prévisions, en même temps qu'un service dont la tâche est d'essayer d'obtenir une évaluation réaliste à leur sujet, mais nous pensons que nous aurons ainsi une aide considérable pour nos projets, et même en étant plus modérés et plus prudents, il n'en reste pas moins que nous serons dans une situation assez favorable.

Si nous avons eu une appréciation de ce genre quelques années avant 1956, nous n'aurions pas été pris au dépourvu, comme nous l'avons été.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HEES: C'est entendu.

Nous n'aurions pas été pris comme nous l'avons été, nous n'aurions pas été à court de pouvoir en 1956, comme me le rappelle M. Dingle et l'expérience nous a causé beaucoup d'inquiétude et de difficultés. Il se peut que quelques-uns parmi vous, messieurs, se rappellent qu'à ce moment-là un état d'urgence a pour ainsi dire été proclamé quant à la façon de transporter le blé. Vous vous souvenez, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Oui.

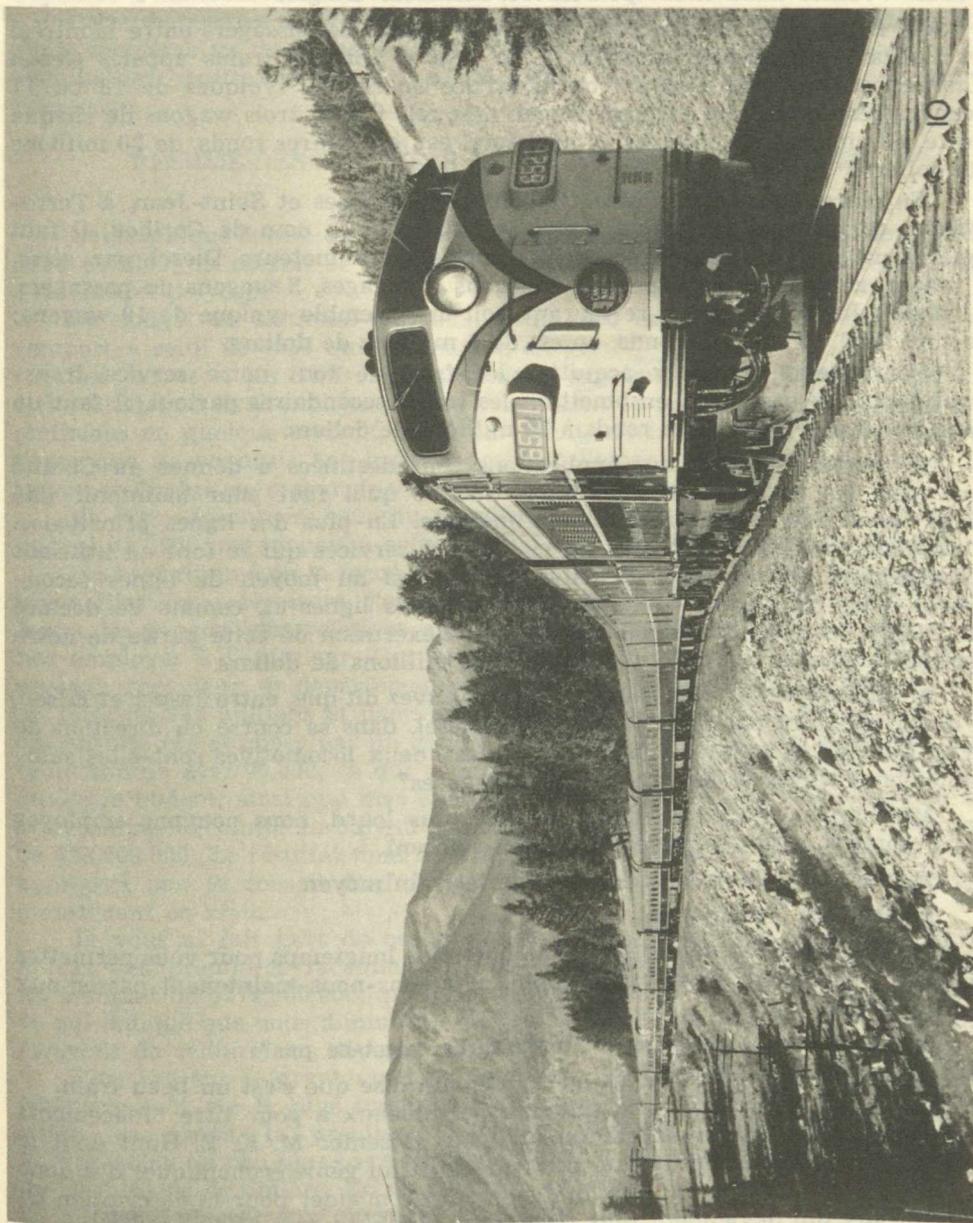
M. GORDON: Il nous a fallu accorder un soin particulier au déplacement du blé qui était entravé en grande partie parce que nous n'avions pas assez de wagons appropriés, à ce moment-là. Mais avec les données dont nous disposons maintenant nous espérons que nous pourrions nous préparer assez d'avance pour être prêts à contourner les difficultés qui se sont produites en 1956.

M. CARTER: Monsieur Gordon, avez-vous préparé un tableau des divers groupes d'industries et montrant, par exemple, dans le cas du blé, combien de wagons il faudrait avoir en 1980?

M. GORDON: Non, pas de tableaux précisément, mais, en considération des prévisions que nous avons, nous avons prévu le matériel requis.

La photo suivante est différente, et j'espère qu'elle vous apportera un changement. C'est une photo montrant le *Super Continental* en marche. Je vais prier M. Dingle de vous donner une idée de tout ce qui s'y rattache.

M. S. F. DINGLE (*vice-président, fonctionnement*): Comme le dit M. Gordon, cette photo fait voir le *Super Continental* se dirigeant vers l'Est, entre Jasper et Edson. Le train est tiré par deux locomotives Diesel. Il s'agit d'un ensemble typique d'été, composé des wagons suivants: fourgons à bagages, wagons de passagers, wagons-lits, wagons-salons et wagons-restaurants. Le prix de tout cela, soit 2 locomotives Diesel et 12 wagons, est d'environ \$3,250,000. Pour fournir un service complet de passagers entre Montréal, Toronto et Vancouver, y compris les trains 1, 2, 3 et 4, ou encore le *Super-Continental* et le *Continental*, il faut 16 séries semblables dont le coût total est de 52 millions de dollars, en chiffres ronds.



La locomotive à vapeur n° 8521, en tête d'un train de voyageurs, franchit un pont sur le chemin de fer de la région de la montagne. Ce train est dirigé par un conducteur et est accompagné de plusieurs agents de service. Ce train est composé de plusieurs voitures de voyageurs et d'une locomotive à vapeur. Le train est en mouvement et se dirige vers l'avant. Le paysage est montagneux et boisé.

M. GORDON: Permettez-moi d'interrompre et d'expliquer au Comité ce que nous entendons. Pour fournir ce service trans-continentale, de façon continue, nous avons 16 séries de trains semblables en circulation. A certains moments, ces trains vont et viennent entre Montréal, Toronto et Vancouver. Ce service particulier représente donc un placement de 52 million de dollars, en chiffres ronds. Veuillez maintenant poursuivre, monsieur Dingle.

M. DINGLE: De même, pour fournir le service de passagers entre Montréal et Halifax comprenant les trains 1, 2, 3 et 4, soit les trains appelés *Ocean Limited* et *Maritime Express* qui sont des ensembles typiques de 18 ou 17 wagons respectivement et pour chacun desquels il faut trois wagons de chaque sorte, en plus des locomotives, le coût total est, en chiffres ronds, de 20 millions de dollars.

En outre, pour le service entre Port-aux-Basques et Saint-Jean, à Terre-Neuve, comprenant les trains 1 et 2, connus sous le nom de *Caribou*, il faut quatre wagons de chaque sorte, y compris deux moteurs Diesel par série, 1 wagon générateur de vapeur, 2 fourgons à bagages, 3 wagons de passagers, 3 wagons-lits et un wagon-restaurant, soit un ensemble typique de 10 wagons; le coût total, en chiffres ronds, en est de 6 millions de dollars.

Conséquemment, pour acquitter les frais de tout notre service trans-continentale de passagers, en omettant les trains secondaires partout, il faut un matériel évalué en chiffres ronds à 78 millions de dollars.

M. GORDON: Toutes ces explications sont destinées à donner au Comité une idée des frais énormes d'immobilisations qu'il faut pour maintenir une ligne principale de service transcontinentale. En plus des lignes principales, nous avons évidemment toutes sortes d'autres services qui se font en utilisant partiellement les lignes principales, mais aussi au moyen de lignes secondaires. Mais nous avons indiqué nos principales lignes et, comme l'a déclaré M. Dingle, les frais d'immobilisations pour l'exécution de cette partie de notre service de passagers s'élèvent en tout à 78 millions de dollars.

M. McPHILLIPPS: Monsieur Dingle, vous avez dit que, entre Jasper et Edson, le train était tiré par deux locomotives Diesel, dans sa course en direction de l'Est. Lorsque le train se dirige vers l'Ouest, deux locomotives sont-elles suffisantes pour traverser les régions montagneuses?

M. DINGLE: S'il s'agit d'un ensemble plus lourd, nous pouvons employer trois moteurs, mais, normalement, deux suffisent.

M. GORDON: C'est en quelque sorte le train moyen.

M. DINGLE: Précisément.

M. GORDON: Nous avons laissé la photo plus longtemps pour vous permettre de voir la perfection de la photographie. Pouvons-nous maintenant passer aux autres séries?

M. BROOME: Le paysage est magnifique, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je m'attendais que quelqu'un dise que c'est un beau train.

Le titre général: Le série suivante de tableaux a pour titre "Placements d'immobilisations". Je vais maintenant vous présenter M. K. E. Hunt dont le titre magnifique est celui de chef des budgets et du génie économique. Il a donc beaucoup d'importance. Je vais lui demander de m'aider pour la description de ces tableaux qui deviennent plus techniques.

La prochaine rubrique s'intitule "Immobilisation". Ce sujet est illustré par cinq diapositives et il indique avant tout le budget des immobilisations pour l'année 1960, ainsi que son financement, en plus de ce qui, nous l'espérons, est une prévision assez précise de nos besoins en immobilisations jusqu'en 1965 inclusivement.

Monsieur Drysdale, voici les graphiques qui se rapportent fondamentalement aux feuilles photocopiées du budget que vous avez en main et que nous étudierons plus tard, parce que c'est ce que nous avons, du point de vue technique, à soumettre à l'approbation du Comité.

Le graphique n° 11 qui paraît actuellement sur l'écran est le résumé des dépenses d'immobilisation prévues entre 1959 et 1960.

Cette diapositive et la prochaine, qui indique le financement du budget de 1960, sont établies de la même façon que le budget des immobilisations et le compte des recettes prévues, qui ont déjà été distribués et sont en votre possession.

RÉSUMÉ DES DÉPENSES BUDGÉTAIRES AU TITRE DES IMMOBILISATIONS

Le graphique formé de barres indique le budget des immobilisations pour 1959 et 1960, au moyen de la même répartition générale employée à la page 1 du budget photocopié.

Le budget du National-Canadien pour 1960 est indiqué en noir et il se compare à celui de 1959 qui est indiqué en gris.

Les barres et les chiffres du graphique expriment des millions de dollars et les chiffres à droite du graphique constituent le pourcentage. Si je fais des omissions en quelque endroit, monsieur Hunt, n'hésitez pas à m'interrompre, parce que ne voudrais pas induire accidentellement le Comité en erreur. Si jamais je l'induis en erreur, je veux le faire délibérément!

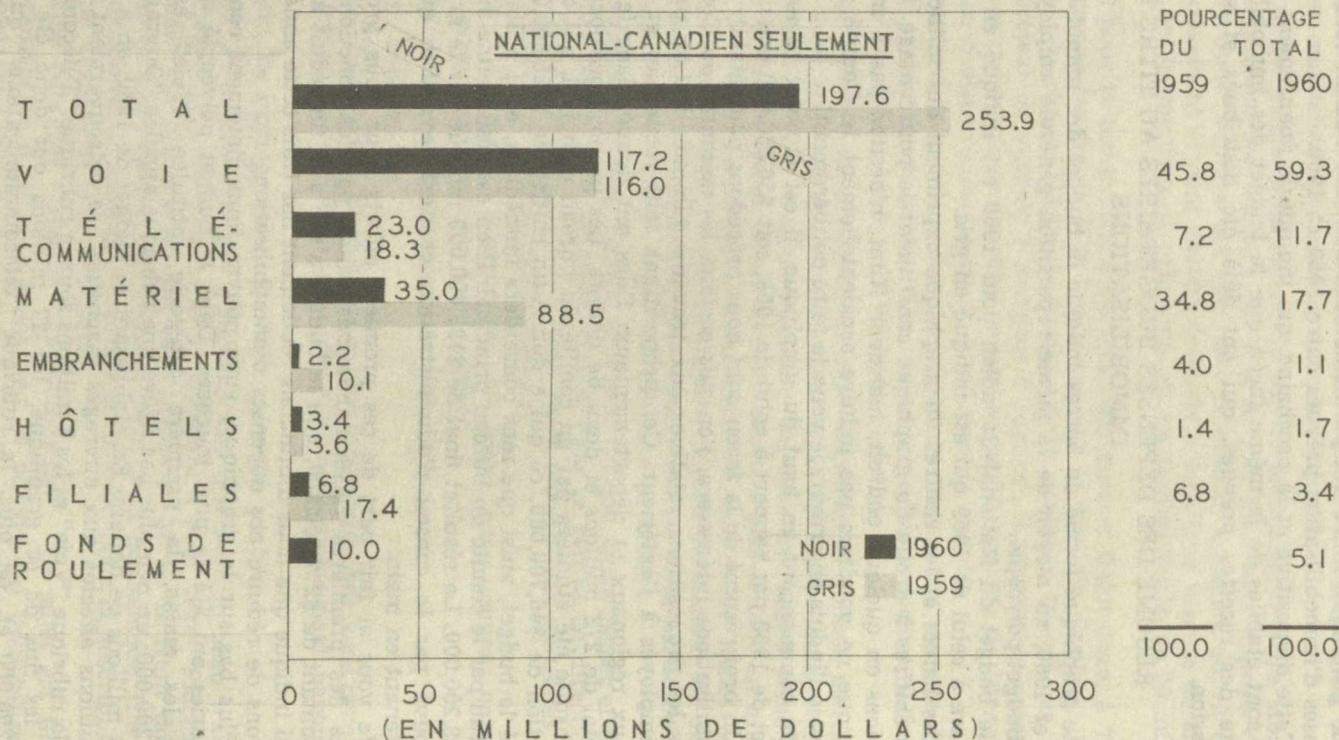
En commençant en haut du graphique, il est à noter la forte baisse du budget de 1960 par rapport à celui de 1959, soit \$56,300,000 pour être précis.

Un bref résumé de la façon dont nous procédons pour établir le budget des immobilisations intéressera, j'en suis certain, les membres du Comité. Presque toutes les propositions relatives aux travaux d'immobilisation proviennent de nos employés à l'extérieur. Ces propositions sont recueillies et compilés aux niveaux régionaux et départementaux. Elles ont donné, dans le premier cas, un total de 272 millions et demi de dollars. Les propositions locales et autres ont ensuite été étudiées par un comité du bureau principal, qui a effectué une réduction de \$46,700,000, ce qui a donné un chiffre de \$225,800,000. J'ai alors étudié le budget, ainsi que mes conseillers immédiats, et il a été considéré de nouveau par le comité du bureau principal. Il en est résulté une autre réduction de \$28,200,000. Le résultat final de \$197,600,000 indiqué sur le graphique a été approuvé par le conseil d'administration et c'est le chiffre que vous avez maintenant en main.

Je vous ai fait part de ces premiers efforts pour vous prouver, d'après le cas des premières recommandations faites par les fonctionnaires locaux au montant de \$272,500,000, que le budget a été à la fin réduit à \$197,600,000, ce qui indique que nous diminuons réellement nos frais cette année et que nous essayons de réduire nos dépenses d'immobilisation.

Plus bas sur le graphique, vous pouvez immédiatement constater quelles catégories ont été le plus touchées. Dans le budget photocopié que vous avez entre les mains, la première catégorie intitulée "Voie" est évaluée à \$170,200,000; un peu plus bas figure une rubrique appelée "Ouvrages inachevés" de 30 millions de dollars. En établissant le budget de 1960, on a pensé que les 27 millions affectés aux ouvrages inachevés" se retrouveraient probablement sous la rubrique "Voie" et les 3 millions sous la rubrique "Télécommunications". Pour les fins de ce graphique, les 27 millions ont donc été soustraits de \$170,200,000 et, de plus, la rubrique "télécommunications" qui était de 26 millions, a été soustraite de la rubrique "Voie" afin d'obtenir deux nouvelles rubriques, c'est-à-dire "Voie" à \$117,200,000 et "Télécommunications" à 23 millions de dollars.

Résumé budgétaire des immobilisations dépenses 1959-1960



Les hauts fonctionnaires du chemin de fer ont passé beaucoup de temps à réduire les dépenses proposées sous la rubrique "Voie" à ce qu'ils estiment à un minimum, en 1960; mais malgré tous leurs efforts, vous constaterez que les totaux sont à peu près les mêmes pour les deux années, soit \$117,200,000 comparativement à \$116,000,000. Je dois vous faire remarquer que, sous cette rubrique, il y a un grand nombre de dépenses importantes qui sont presque inflexibles, car elles constituent une partie des plans ou entreprises continus et représentent le travail déjà en cours.

Vous admettez sans aucun doute que, si l'on suspendait les travaux en cours, cela aurait pour conséquence de retarder le jour où les recettes s'accroîtraient ou celui où les frais seront réduits, ce qui à l'origine a justifié l'entreprise d'immobilisation.

Environ 45 millions de dollars de notre budget de 1960 représentent le montant nécessaire à la reconstruction et à l'amélioration de la structure des voies afin d'en compenser l'usure. Un autre exemple d'un élément fixe du budget est le montant approximatif de 26 millions de dollars qui sera affecté en 1960 à nos quatre principaux terminus, Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg.

Le reste des \$117,200,000 comprend les signaux, la machinerie, la protection aux passages à niveau, les nouvelles lignes, les embranchements, les désaffectations, et ainsi de suite. Par conséquent, jusqu'à ce que les programmes importants, comme les cours de triage à buttes, les signaux et le prolongement des embranchements, ne seront pas complétés, il est difficile d'effectuer d'autres réductions dans la rubrique générale "Voie". Cette situation existera vraisemblablement jusqu'à ce que la ligne d'accès et la cour de triage de Toronto, ainsi que le programme relatif aux signaux soient complétés. Parmi tous les programmes en cours, ce sont ces deux entreprises qui seront terminées le plus tard et, d'ici 1965, la partie qui a trait strictement à la voie, dans la rubrique "Voie", sera réduite à 75 ou 85 millions de dollars environ.

M. DRYSDALE: Les dépenses réelles de 1959 correspondent-elles aux dépenses prévues au chapitre des immobilisations.

M. GORDON: Non. Je vais en parler un peu plus tard. De fait, nous avons dépensé beaucoup moins que nous n'avions prévu, parce que nous avons commencé à restreindre nos dépenses à compter du mois de juillet l'an dernier. Je vais en parler au fur et à mesure de mes explications.

Vous constaterez une augmentation de \$4,700,000 du budget des "Télécommunications" pour l'année 1960. Le budget des immobilisations de ce service pour l'année 1960 a augmenté par rapport à celui de 1959, parce que nous avons commencé la construction d'une partie du réseau micro-ondes États-Unis-Alaska pour le compte du gouvernement des États-Unis. Nous nous attendons à affecter \$13,800,000 à cette entreprise en 1960. La différence entre le montant de 26 millions de dollars qui figure à la rubrique "Télécommunications" sur vos feuilles photocopiées et celui de 23 millions indiqué sur le graphique est attribuable aux 3 millions de dollars de réduction du budget pour les "Travaux inachevés"; en d'autres termes, nous estimons que, pour certaines raisons, par exemple, les livraisons de matériel, le temps, etc, ce poste ne coûtera que 23 des 26 millions de dollars prévus dans le budget.

Nous avons réduit de \$53,500,000 le montant prévu pour l'achat d'outillage, même si, d'après les prévisions, le niveau du transport doit en 1960 dépasser quelque peu, celui de 1959. Nous nous attendons à des améliorations en ce qui a trait aux wagons à marchandises et aux locomotives, de sorte que nous pourrions faire face à l'augmentation prévue du transport. Cent locomotives diesel doivent être livrées au cours du premier semestre de 1960; grâce à ces locomotives et celles que nous possédons déjà, notre chemin de

fer aura les diesels nécessaires au transport actuel. L'achèvement de ce programme a eu un effet marqué sur les besoins prévus en fait de nouvel outillage. Le budget de 1960 comporte un engagement pour 40 autres locomotives, à l'égard desquelles une autorisation a été accordée auparavant; mais ces locomotives seront achetées seulement si le trafic dépasse nos prévisions pendant le deuxième semestre de 1960 ou au cours de 1961.

Les deux barres suivantes indiquent la réduction de l'argent à dépenser, en 1960 par opposition à 1959, pour l'aménagement de lignes secondaires. Il est question de cinq lignes distinctes, mais la plus grande partie du travail de 1960 consiste en nettoyage, à l'exception de la ligne qui va d'Optic-Lake à Chisel-Lake pour laquelle on s'attend de dépenser environ un million et demi. Cette ligne sera pour ainsi dire terminée à la fin de l'année. Elle a environ 52 milles de longueur et elle part d'un point de la subdivision de Sherridon, au Manitoba, pour se rendre au centre d'exploitation minière et d'affinage d'Hudson Bay, au lac Chisel.

M. CHEVRIER: Monsieur Gordon, pourriez-vous nous donner un état détaillé de l'exploitation de ces embranchements?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Un état financier?

M. GORDON: Vous voudriez que je vous le donne immédiatement?

M. CHEVRIER: Je ne voudrais pas vous interrompre, si c'est le désir du Comité de poursuivre, mais j'aimerais à vous poser quelques questions au sujet de ces lignes secondaires.

M. GORDON: Si vous voulez bien en prendre note, monsieur Chevrier, je pourrai en parler plus tard, sans graphique. Si je comprends bien, votre question est dans le même sens que celle que vous avez posée à la Chambre l'autre jour?

M. CHEVRIER: C'est vrai.

M. GORDON: Je possède des renseignements qui vous intéresseront.

M. BROOME: J'aimerais à vous prévenir que j'aurai quelques questions à poser au sujet de l'entreprise micro-ondes et des télécommunications. Je tiens à vous en prévenir comme il se doit.

M. GORDON: Vous ne m'avez pas pris complètement par surprise.

M. BROOME: Ce n'est pas ce que je pensais.

M. GORDON: Nous avons ensuite la comparaison des dépenses en immobilisations au titre des hôtels. Le montant est relativement le même pour les deux années. La plus grande partie des dépenses projetées pour 1960 est de \$2,300,000 et est affectée à l'agrandissement de l'hôtel Nova Scotian. Le reste, soit \$1,100,000, comprend un grand nombre de petites entreprises, comme l'installation d'appareils de télévision aux hôtels Nova Scotian, Château Laurier et Macdonald.

Il serait peut-être à propos de mentionner que nous sommes en mauvaise posture à l'égard de l'hôtel Nova Scotian à cause d'une grève qui paralyse la construction et nous contraint d'annuler des congrès. Les salles étaient retenues pour le 31 mai. Pour l'instant, il est fort difficile à dire si l'hôtel sera complété à temps. C'est un contretemps très fâcheux, étant donné que la grève contre l'hôtel est illégale parce que l'entente syndicale touchant les plâtriers a été signée par notre soustraitant il y a seulement quelque temps. C'est un jeu de cache-cache entre le syndicat et l'entrepreneur. Nous en sommes les innocentes victimes. L'entrepreneur, la Foundation Maritime Company, cherche à obtenir un arrêt de suspension, alléguant qu'il s'agit d'une grève illégale. Nous ne savons pas si l'hôtel sera terminé à temps; s'il n'est pas terminé, cela sera un coup dur, non seulement pour notre hôtel, mais aussi pour toute l'industrie

du tourisme de la Nouvelle-Écosse, parce que nous devons annuler ces congrès avantageux pour lesquels nous nous sommes engagés et qui auraient amené beaucoup de personnes à Halifax. Revenons au graphique.

Les dépenses prévues des filiales ont été réduites à \$6,800,000 comparativement à \$17,400,000, en 1959. L'argent doit être affecté à la *Toronto Terminals Railway Company*, à la *Northern Alberta Railways*, à la *Chicago and Western Indiana Railroad* et à la *Canadian National Transportation Limited*, que j'ai déjà mentionnée.

La dernière barre indique le montant du fonds de roulement supplémentaire que nous estimons nécessaire en 1960. Comme vous pouvez le constater, il n'y a pas eu de demande en 1959. Nous estimons que ce montant est nécessaire en grande partie parce que 4 millions de dollars ont été immobilisés en 1959 et parce que nous nous attendons à immobiliser un autre 6 millions dans des ouvrages de construction sur le pont Victoria ou adjacents à ce pont. Ces ouvrages de construction consistent en un détournement nécessaire par la voie maritime du Saint-Laurent.

Le National-Canadien présentera bientôt une réclamation à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au sujet du paiement des dépenses occasionnées par l'aménagement du détournement et d'autres installations connexes.

M. FRASER: Vous attendez-vous de l'obtenir?

M. GORDON: Certainement, au complet. Notre revendication est valide, juste, légale et parfaitement justifiée.

M. CHEVRIER: C'est ce qu'ils disent tous.

M. GORDON: Je dis cela dans l'intérêt du ministre des Transports qui, en vertu de l'entente, doit se prononcer à ce sujet.

M. CHOWN: Combien est-ce?

M. GORDON: Même si les travaux ne sont pas complétés, le montant s'élèvera à 17 millions de dollars ou un peu plus.

M. CHEVRIER: Est-ce la réclamation qui est comprise dans l'entente entre l'Administration de la voie maritime et le National-Canadien?

M. GORDON: Oui. Vous vous rappellerez que, d'après l'entente, afin que le travail se fasse, autrement toute l'entreprise aurait été suspendue, il a été décidé qu'une voie de détournement serait aménagée afin que la circulation par voie carrossable, par voie ferrée et par voie maritime ne soit pas interrompue.

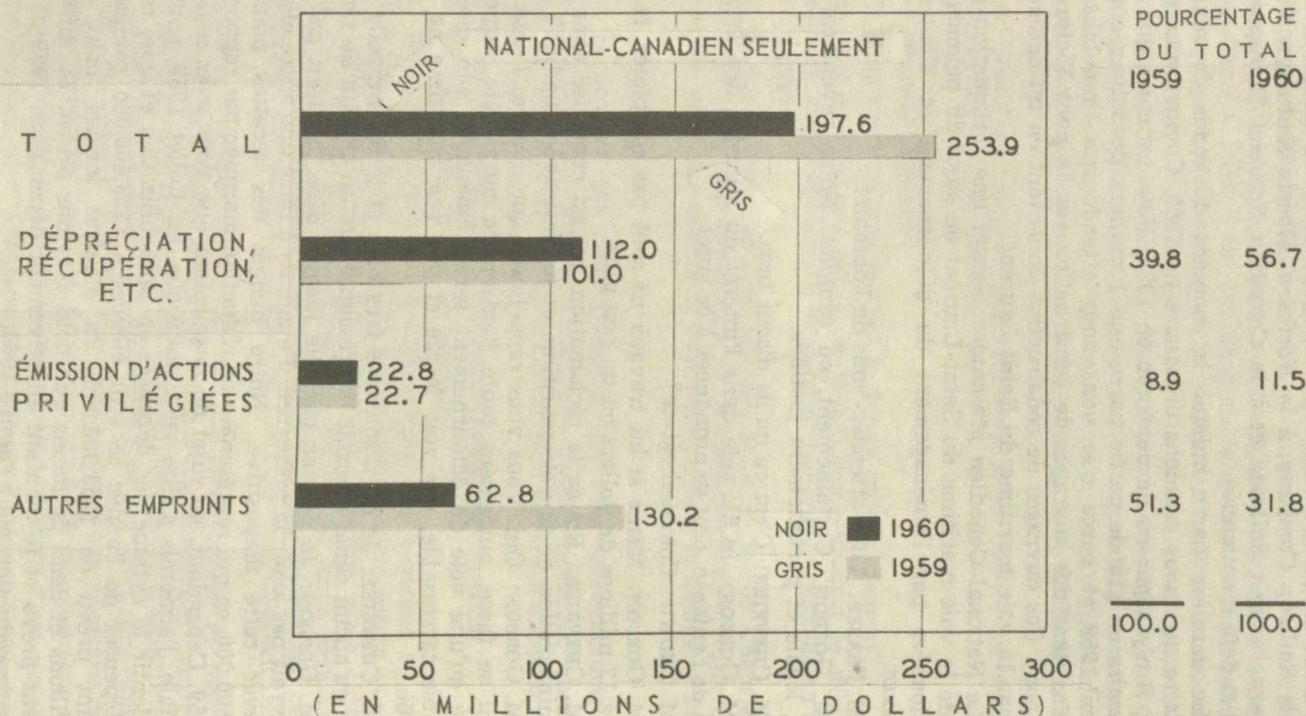
M. CHEVRIER: Je m'en souviens très bien et je me rappelle aussi que vous disiez qu'aucun canal n'aurait la préséance sur un chemin de fer.

M. GORDON: Je ne suis pas allé jusqu'à dire "n'aurait pas", j'ai dit qu'il ne devrait pas avoir la préséance. J'aimerais à faire une autre observation avant d'enlever cette diapositive. Notre budget des recettes pour 1960 est de \$197,600,000, ce qui représente une réduction marquée par rapport à la demande de 1959. Cependant, au sujet de la question que vous avez soulevée, monsieur Drysdale, j'aimerais à dire au Comité que, en juillet 1959, nous avons décidé de ralentir le rythme des dépenses en immobilisation et que, comme résultat, nos dépenses de l'année se sont élevées à \$229,400,000 comparativement au montant prévu de \$253,900,000. En d'autres termes, nous avons dépensé 24 millions et demi de moins que nous n'avions prévu. La différence entre le montant prévu et le montant effectivement dépensé en 1959 a restreint notre marge de réduction pour l'année 1960.

Messieurs, cela termine l'étude de cette diapositive en ce qui a trait au budget des immobilisations.

La diapositive suivante, le numéro 12, que vous avez devant vous, est un résumé des sources de financement des immobilisations.

Résumé budgétaire des immobilisations financement 1959-1960



SOMMAIRE DU BUDGET DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS, 1959-1960

Le présente diapositive montre comment nous finançons le budget et indique, sous une forme sommaire, les sources de capitaux pour les budgets de 1959 et 1960. Ici encore, les barres noires indiquent les montants relatifs à l'année 1960 tandis que les barres grises se rapportent à ceux de l'année 1959. Le total des fonds requis est indiqué au haut du graphique et ce total égale le montant des budgets des dépenses en immobilisations.

Notre plus grande source de capitaux réside dans les sommes accumulées pour la dépréciation. Celles-ci comprennent d'autres choses, telles que la récupération et ainsi de suite, mais nous désignons ces fonds sous la rubrique "sommes accumulées pour la dépréciation".

Qu'on me permette de mentionner ici que cette rubrique générale se compose des postes suivants et les dépenses prévues à ces titres en 1960 se répartissent ainsi qu'il suit:

Sommes accumulées pour la dépréciation	\$89,800,000
Récupération	20,000,000
Amortissement	2,200,000
	<hr/>
Total	\$112,000,000

L'augmentation de 11 millions de dollars au regard des prévisions pour 1959 résulte d'une hausse prévue de \$6,700,000 au titre de la récupération, attribuable surtout à notre programme de mise hors de service des locomotives à vapeur, et d'une augmentation de \$3,500,000 des sommes accumulées pour la dépréciation.

La source de capitaux qui suit par ordre d'importance est la vente d'actions privilégiées, portant intérêt de 4 p. 100, jusqu'à concurrence de 3 p. 100 des recettes brutes. Étant donné qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre les recettes brutes de 1959 et celles qui sont prévues en 1960, les fonds provenant de la présente source sont à peu près les mêmes dans les deux cas soit d'environ 23 millions de dollars.

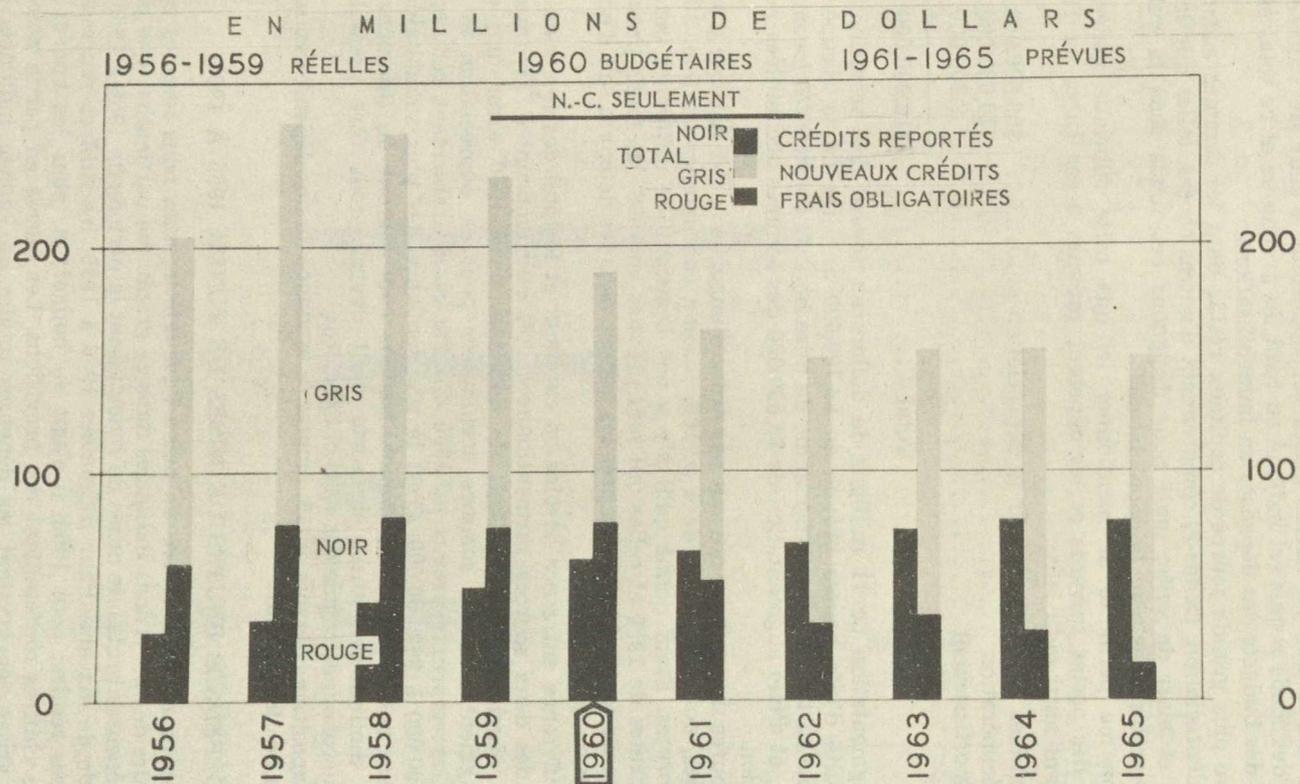
La différence entre nos besoins en capitaux et le total des fonds qui proviennent des deux sources susmentionnées doit être empruntée. En raison de la forte réduction des prévisions de dépenses pour 1960 ainsi que de la légère augmentation des sommes accumulées pour la dépréciation et ainsi de suite, les emprunts prévus en 1960 ont été considérablement réduits, soit de \$130,200,000 à \$62,800,000. C'est là une tendance des plus souhaitables. A mesure que nos dépenses en immobilisations continueront de diminuer, nos emprunts diminueront aussi, de sorte qu'il devrait nous être possible de ralentir la croissance rapide des frais obligatoires.

La diapositive suivante, n° 13, montre la tendance de nos dépenses en immobilisations de 1956 à 1965.

DÉPENSES BRUTES DE MISES DE FONDS, 1956 À 1965

Ici encore, nous procédons un peu à l'aveuglette, mais nous sommes passablement sûrs des prévisions indiquées dans ce graphique particulier. Ces prévisions de dépenses brutes de mises de fonds visent la période de 1956 à 1965, soit une période de dix ans. Pour les années 1956 à 1959, les chiffres représentent les dépenses réelles; pour 1960, il s'agit du budget; et, pour les années 1961 à 1965, les chiffres représentent des prévisions. Les barres en partie noires et en partie grises représentent les dépenses totales de l'année indiquée. Nous avons adopté ce code pour indiquer les montants relatifs des crédits reportés et des nouveaux crédits qui ont été dépensés ou qui seront requis au cours d'une année quelconque. Les crédits reportés qui sont représentés par la partie noire de la barre sont les montants requis pour l'exécution de travaux dans le cadre

Immobilisations brutes, 1956 à 1965



de quelque programme autorisé antérieurement. Cela démontre que d'une année à l'autre notre budget manifeste une certaine rigidité qui découle du fait qu'il faut un certain nombre d'années pour mener à bonne fin la plupart de nos programmes.

Tant que nos programmes ne seront pas en majeure partie complétés, nos budgets annuels comprendront des portions relativement grandes de dépenses engagées. Vous remarquerez que la partie noire des barres diminue à compter de 1961 jusqu'en 1965. Cela indique le parachèvement avant 1965 d'un certain nombre de nos programmes, notamment ceux qui ont trait aux voies d'évitement, aux principales gares de tête de ligne et à la C.T.C. Nos prévisions de dépenses en immobilisations, fondées sur les prix courants de la main-d'œuvre et des matériaux, indiquent que nos budgets devraient se stabiliser aux environs de 150 millions de dollars par année. A ce moment-là, il sera presque possible de les financer à l'aide de fonds provenant de sources internes et par la vente d'actions privilégiées au gouvernement.

Les barres rouges contiguës à chacune des barres noires et grises qui représentent les budgets vous donneront une idée de l'accroissement des frais obligatoires au cours de la période allant de 1956 à 1965. Vous remarquerez que le graphique indique une hausse d'environ 13 millions de dollars de 1959 à 1960. Cela ne résulte pas surtout des programmes d'immobilisations de 1959 et de 1960 ni des emprunts requis pour financer ces programmes mais découle plutôt du refinancement de prêts portant de faibles intérêts à un taux d'intérêt beaucoup plus élevé. L'augmentation des intérêts sur ces prêts représente 8 millions de dollars environ de cette augmentation de 13 millions de dollars des frais obligatoires de 1959 à 1960.

Des diapositives subséquentes fourniront de plus amples détails sur le genre, le programme des travaux, les frais et les dates prévues d'achèvement des principaux projets présentement en voie d'exécution. J'aimerais, toutefois, vous indiquer en ce moment les dates prévues d'achèvement de certains de nos principaux projets afin que vous puissiez mieux comprendre comment nous avons pu réduire nos prévisions budgétaires ainsi que les crédits reportés, ou la partie noire de la barre représentant chaque budget, entre 1959 et 1965.

M. CHEVRIER: J'ai une question à poser au sujet des frais obligatoires. Ces frais augmentent tout le temps. Cette année, ils atteignent 51 millions de dollars. Quel en est le montant prévu en 1965?

M. GORDON: Si nous nous en tenons à notre programme, nos frais obligatoires, au taux courant de l'intérêt, s'établiront en 1965 à 78 millions de dollars environ.

Les programmes sont les suivants:

- (i) La diésélisation aux niveaux actuels du trafic devrait être complétée au milieu de 1960.
- (ii) La gare de triage à buttes de Montréal devrait être en grande partie aménagée avant la fin de 1960 et devrait fonctionner à plein rendement au début de 1961.
- (iii) La gare de triage à buttes de Moncton devrait être terminée à l'automne de 1960 et fonctionner à plein rendement à la fin de la même année.
- (iv) La gare de triage à buttes de Winnipeg devrait être achevée au début de 1962.
- (v) La gare de triage à buttes de Toronto et la voie d'accès à celle-ci devraient, d'après les prévisions courantes, être terminées à la fin de 1964.
- (vi) Les dépenses pour la C.T.C. devraient se poursuivre à raison de cinq à six millions de dollars environ par année jusqu'à et y compris 1965.

- (vii) Le programme d'amélioration de la région de l'Ouest et le programme de prolongement des voies d'évitement devraient être menés à bonne fin en 1961.

Le programme d'amélioration de la région de l'Ouest a été établi parce que, dans cette partie du pays, les lignes étaient nettement inférieures à la norme. Il y a six ans environ, nous avons mis en œuvre un programme comportant des dépenses de près de 60 millions de dollars afin de donner à notre ligne principale dans la région de l'Ouest le même niveau d'excellence qu'atteignent les voies dans le reste du pays. Ce programme, qui est en voie d'exécution depuis six ans, sera en grande partie terminé en 1961.

Quand nous avons établi nos prévisions budgétaires pour les années 1961 à 1965, nous nous sommes intéressés aux sources d'où proviendraient les fonds nécessaires à ces budgets et la diapositive qui suit, n° 14, vous donnera une idée des sources de nos fonds pour la période de dix ans.

Les parties les plus importantes de nos prévisions budgétaires pour les années 1961 à 1965 sont les suivantes :

1. Les dépenses de capital pour les années 1961 à 1965 sont prévues à hauteur de 1,2 milliard de dollars. Ces dépenses sont destinées à :

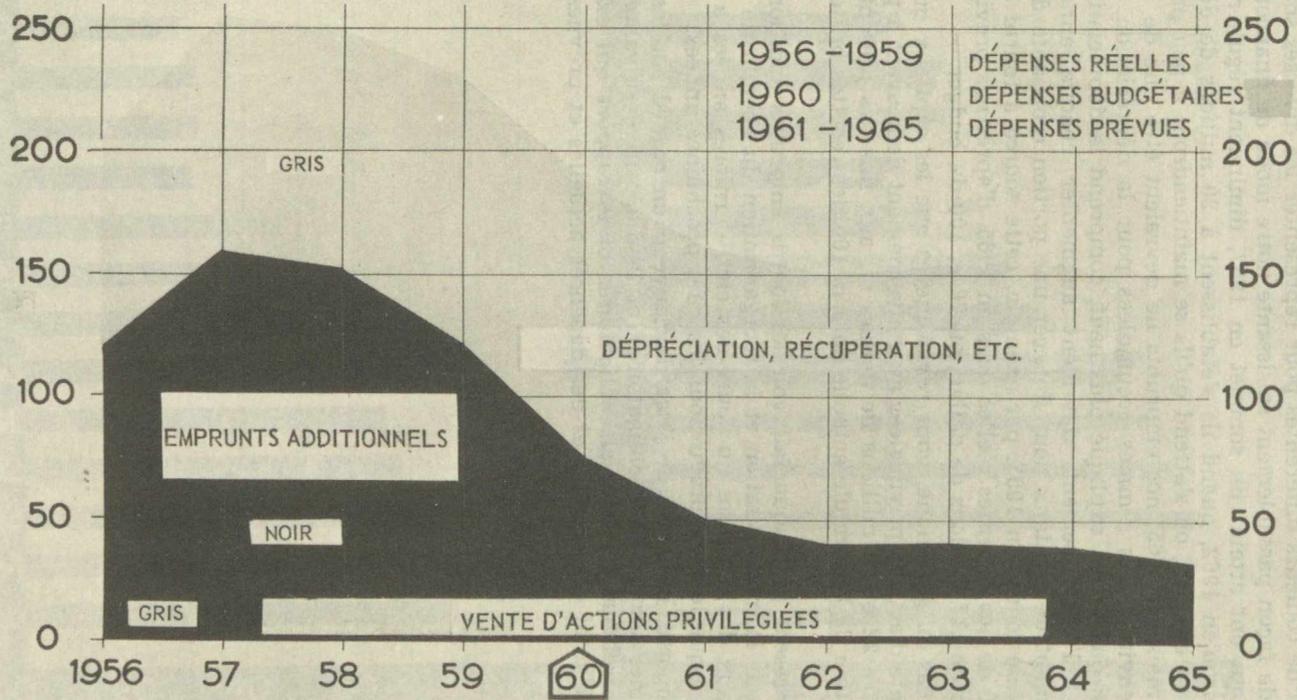
- (i) le prolongement de la ligne principale de l'Ouest de 100 milles de plus ;
- (ii) l'amélioration de la ligne principale de l'Ouest ;
- (iii) l'achat de matériel roulant ;
- (iv) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- (v) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- (vi) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- (vii) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- (viii) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- (ix) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- (x) la mise en service de nouvelles lignes de chemin de fer ;

2. Les dépenses de fonctionnement pour les années 1961 à 1965 sont prévues à hauteur de 1,2 milliard de dollars. Ces dépenses sont destinées à :

- (i) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (ii) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (iii) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (iv) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (v) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (vi) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (vii) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (viii) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (ix) le paiement des intérêts sur les emprunts ;
- (x) le paiement des intérêts sur les emprunts ;

Financement des immobilisations brutes 1956 à 1965

EN MILLIONS DE DOLLARS
N.-C. SEULEMENT



22864-3-5

DÉPENSES BRUTES DE MISES DE FONDS—FINANCEMENT, 1956 À 1965

Le présent graphique montre notre mode de financement au cours de la même période de dix ans dont il est question dans le graphique précédent, les années 1960 à 1965 étant celles à l'égard desquelles il s'agit de prévisions. L'emploi de couleurs différentes pour représenter les diverses sources de fonds illustre de façon passablement saisissante notre mode de financement. Les emprunts, qui ont atteint un sommet en 1957, diminuent régulièrement chaque année jusqu'en 1962, quand ils s'établissent à 20 millions de dollars environ. En 1963 et en 1964, on s'attend qu'ils se maintiendront à peu près à ce même niveau, mais, en 1965, nos emprunts ne devraient être que de 10 millions de dollars environ. Les sommes accumulées pour la dépréciation, etc., rubrique qui, ainsi que je l'ai expliqué plus haut, comprend la dépréciation, la récupération et l'amortissement, devraient augmenter chaque année et fournir suffisamment de capitaux pour financer une portion croissante de nos budgets de mises de fonds. En 1957, par exemple, cette source a fourni \$95,600,000 ou 37 p. 100 de nos dépenses réelles mais en 1965, d'après nos prévisions, le montant sera de 117 millions de dollars ou 78 p. 100 du budget.

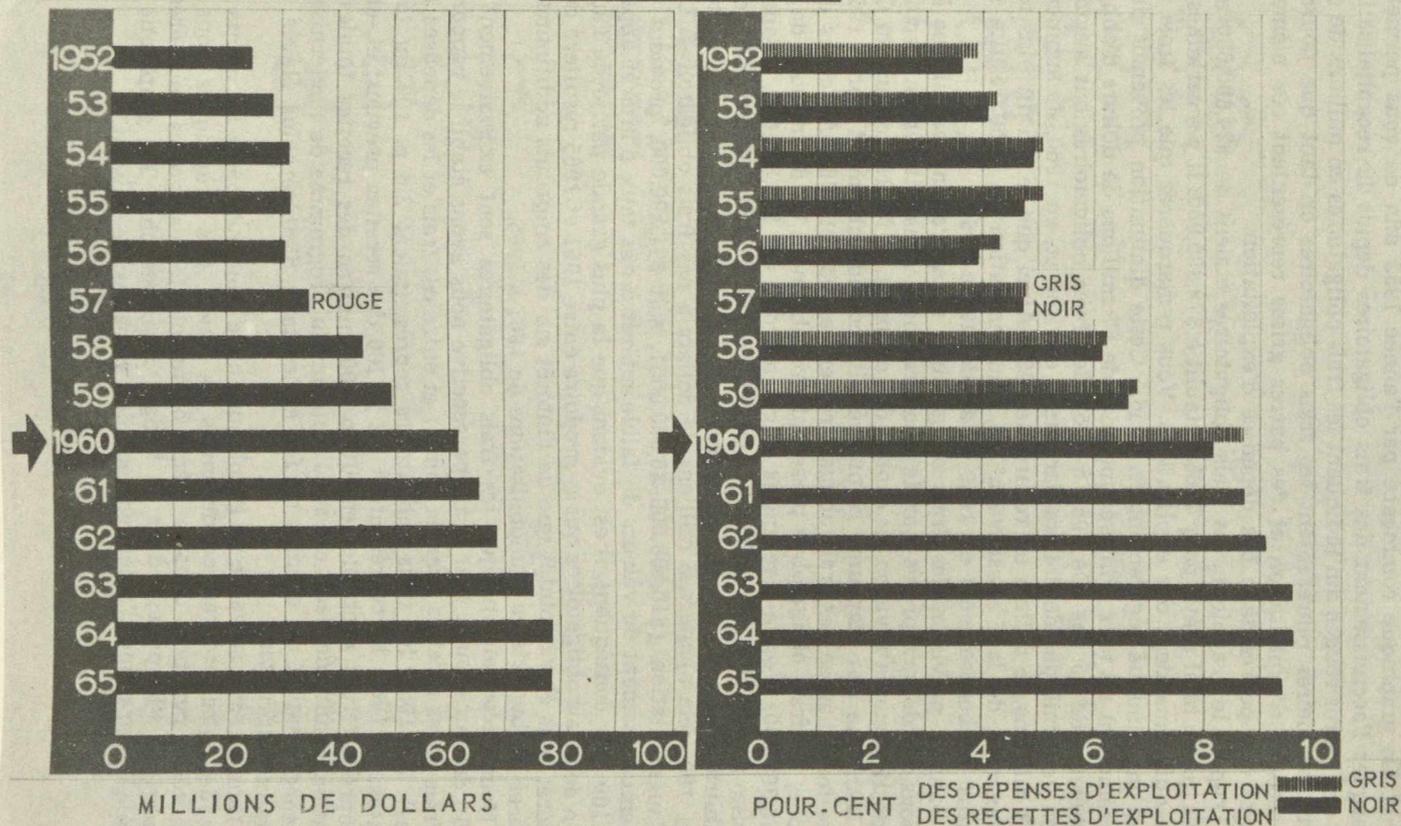
Au bas du graphique, vous remarquerez que les capitaux qui proviennent de la vente d'actions privilégiées au gouvernement demeurent à peu près constants entre 22 et 25 millions de dollars et, aux fins des présentes prévisions, l'application de la formule actuelle de 3 p. 100 des recettes brutes a été maintenue.

Le présent graphique fait voir les lourds emprunts additionnels qui sont requis pour la modernisation et la réorganisation du chemin de fer et montre que le taux des dépenses au cours des cinq dernières années a été beaucoup plus élevé que le taux prévu pour les cinq prochaines années.

Il importe, je pense, de jeter de nouveau un regard sur les effets de ces programmes sur les frais obligatoires, et la diapositive suivante, n° 15, montrera l'accroissement des frais obligatoires et le rapport qui existe entre ces frais et le total des recettes et des dépenses actuelles et prévues.

Frais obligatoires 1952 à 1965

N.-C. SEULEMENT



22864-3-58

FRAIS OBLIGATOIRES, 1952 À 1965

Le présent graphique porte sur la période allant de 1952 à 1965 et est fondé sur la même base que les graphiques précédents, c'est-à-dire que, jusqu'à 1959, il s'agit des chiffres réels tandis que, de 1960 à 1965, il s'agit des chiffres prévus. Le graphique commence par l'année 1952 afin de vous permettre de remarquer l'accroissement des frais obligatoires depuis la récapitalisation. En plus des barres rouges qui indiquent les frais obligatoires en millions de dollars, des barres noires représentent les frais obligatoires en tant que pourcentage des recettes d'exploitation et des barres grises représentent ces mêmes frais en tant que pourcentage des dépenses d'exploitation.

D'après le graphique, les frais obligatoires étaient de \$24,600,000 en 1952 tandis que le total prévu pour 1965 s'établit à \$78,300,000. Il y a certaines variations qui demandent des explications. Vous remarquerez que les frais obligatoires ont diminué légèrement en 1956. Cette diminution provenait du remboursement à un taux d'intérêt moindre de 67 millions de dollars d'obligations à échéance de 25 ans. De 1956 à 1959, les frais obligatoires ont augmenté à raison de 5 millions de dollars par année environ et, en 1960, ils augmenteront de 13 millions de dollars au regard de 1959. Ainsi que je l'ai dit plus tôt, lors de l'examen de la diapositive n° 13, l'augmentation en 1960 résulte surtout de gros remboursements en 1959 et au début de 1960.

Dans la prévision des frais obligatoires nous n'avons pas inclus les 100 millions de dollars prêtés par le gouvernement sans intérêt en vertu de la Loi de 1952 sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

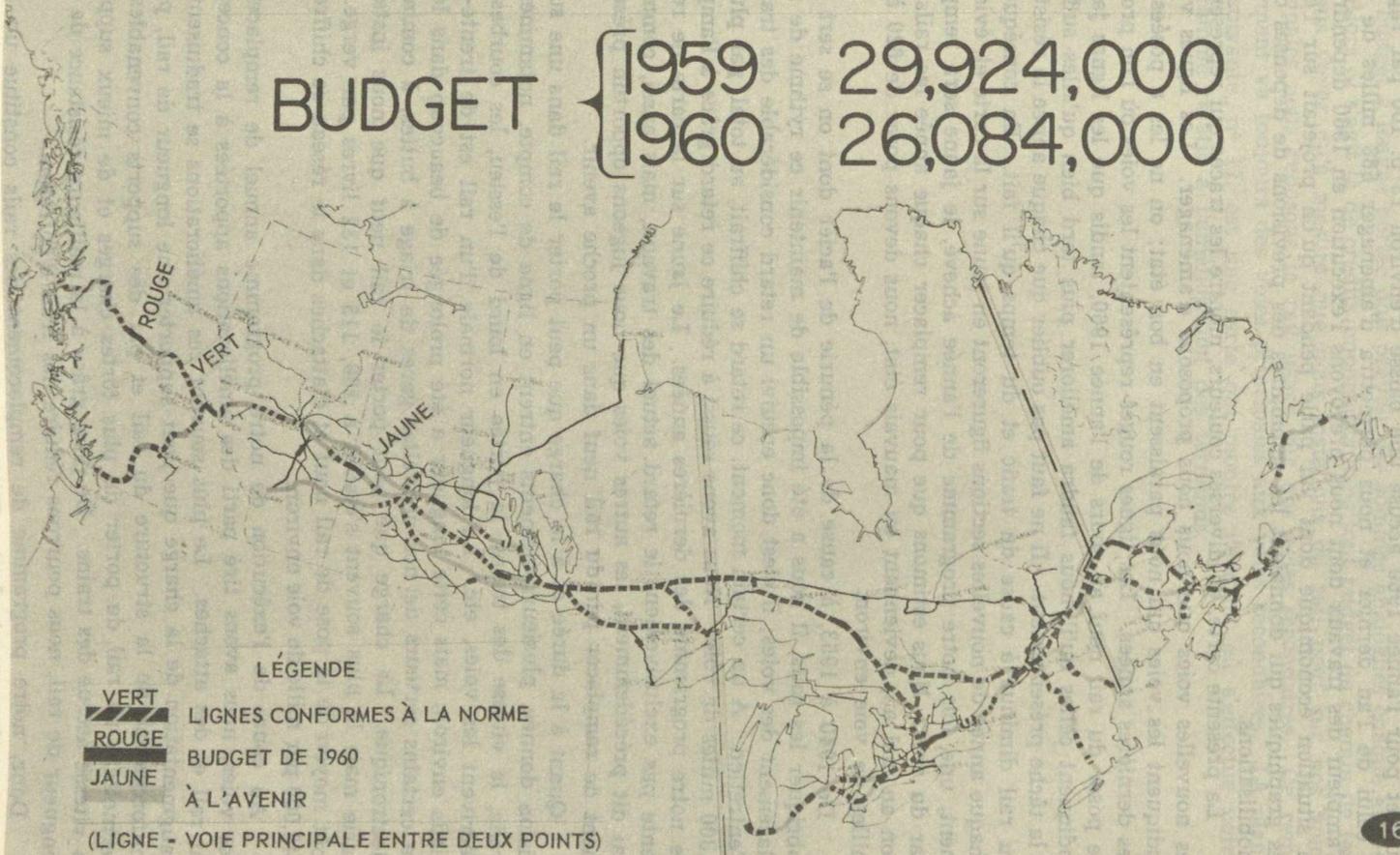
Bien que nos emprunts seront réduits considérablement après 1961, il y a une forte hausse des frais obligatoires entre 1961 et 1965. Au cours de cette période, les frais obligatoires passeront probablement de 62 millions de dollars à \$78,300,000, c'est-à-dire qu'ils augmenteront de \$16,300,000. D'après nos prévisions actuelles, le total des emprunts additionnels entre 1961 et 1965 s'établira à 90 millions de dollars environ et, à un taux estimatif d'intérêt de 5.5 p. 100, cela ajoutera 5 millions de dollars à nos frais obligatoires. Le reste de l'augmentation (\$16,300,000-\$5,000,000), soit \$11,300,000, provient surtout du remboursement de valeurs de faible intérêt à des taux d'intérêt approchant 6 p. 100. Par conséquent, il est évident que la plus grande partie de l'augmentation des frais obligatoires qui se produira entre 1961 et 1965 résultera des taux d'intérêt plus élevés plutôt que de l'intérêt sur des emprunts additionnels pour financer les budgets en immobilisations de 1961 à 1965.

Nous reconnaissons que les frais obligatoires sont excessivement élevés et afin de leur donner leur vraie perspective nous avons établi le rapport entre ces frais et les recettes (barres noires) et entre ces frais et les dépenses (barres grises). En 1952, les frais obligatoires représentaient 3.6 p. 100 du total des recettes; en 1960, ils représentent 8.2 p. 100 des recettes prévues; et, en 1965, ils représenteront probablement 10 p. 100 environ des recettes totales. Cette situation résulte de deux causes, l'ampleur du programme de modernisation et de réorganisation du chemin de fer et les taux d'intérêt plus élevés sur les capitaux empruntés.

Dans la série suivante de graphiques nous vous indiquons les points importants de notre programme de mises de fonds. Ces graphiques vous seront présentés à peu près dans le même ordre que les catégories énumérées sous la rubrique "Emprises" dans le budget miméographié. Le graphique n° 16, intitulé Programme d'aménagement des voies, est le suivant.

Programme d'aménagement des voies, dollars

BUDGET { 1959 29,924,000
1960 26,084,000



LÉGENDE

- VERT LIGNES CONFORMES À LA NORME
- ROUGE BUDGET DE 1960
- JAUNE À L'AVENIR

(LIGNE - VOIE PRINCIPALE ENTRE DEUX POINTS)

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DE VOIES

En 1959, nous avons posé du rail neuf sur 781 milles de voie. Notre budget pour l'année 1960 accuse une baisse d'environ 13 p. 100 par rapport à celui de l'an dernier et nous permettra d'aménager 688 milles de voie. L'ampleur des travaux dont nous prévoyons l'exécution en 1960 dépendra de la situation économique dont j'ai parlé pendant qu'on projetait sur l'écran les graphiques qui donnaient les sommaires des prévisions de dépenses d'immobilisations.

La présente carte, en diverses couleurs, montre les tracés qui représentent les nouvelles voies que nous nous proposons d'aménager. Les lignes vertes indiquent les voies qui nous paraissent en bon état; on ne les a posées que ces dernières années. Les lignes rouges représentent les voies où l'on projette de poser du rail neuf au cours de l'année 1960, tandis que les lignes jaunes indiquent celles qu'il nous faudra améliorer plus tard bien qu'elles suffisent à la tâche présentement. Il ne faut pas oublier que chaque année la résistance du rail diminue à cause du trafic et du temps qu'il fait. En conséquence, chaque année de nouvelles sections figureront en jaune sur la carte et, évidemment, une fois notre programme de l'année achevé, le jaune sera remplacé par du vert. Nous estimons que pour remplacer chaque année les rails qui, bon an mal an, deviennent en mauvais état, nous devons poser de 620 à 660 milles de voie environ.

De 1940 à 1953, à cause de la pénurie de l'acier dont on se sert pour fabriquer les rails, il nous a été impossible de maintenir ce rythme de remplacement des voies; il s'est donc ensuivi un retard considérable des travaux d'entretien. A un certain moment, ce retard se chiffrait, au total, par plus de 1,300 milles de voie. Nous avons réussi à réduire ce retard grâce à l'ampleur de notre programme des dernières années. Le jaune sur la carte ne représente pas exclusivement le retard actuel des travaux, mais aussi, comme je l'ai dit précédemment, les autres voies que nous jugeons opportun présentement de remplacer par du rail neuf dans un proche avenir.

Quant à la durée et à la charge que peut porter le rail dans une subdivision donnée, plusieurs éléments entrent en ligne de compte, notamment le trafic, la vitesse des trains, la portée en lourd de l'essieu, les courbes que décrivent les voies, etc. La longueur normale d'un rail est de trente-neuf pieds environ, mais cette longueur a été prolongée de beaucoup dans le cas de certains secteurs de nos nouvelles gares de triage à buttes, à commande électronique. La charge que peut porter le rail neuf que nous installons varie mais le plus souvent s'établit à 100, 115 et 132 livres par verge. Le coût moyen de la pose de rail neuf et d'attaches dans le réseau se chiffre par \$42,000 par mille de voie environ.

Au cours de l'exécution de notre programme annuel de remplacement des voies, nous avons tiré parti des améliorations apportées à la conception du rail et des attaches. Le plus souvent ces améliorations se traduisent par l'augmentation de la charge que peut supporter une longueur de rail, par le renforcement de la structure du rail et par des supports convenables qui permettent au rail de porter de plus fortes charges et de mieux supporter la vitesse accrue des trains. De plus, grâce à la meilleure résistance de cette longueur de rail, nous pourrions réduire nos frais d'entretien.

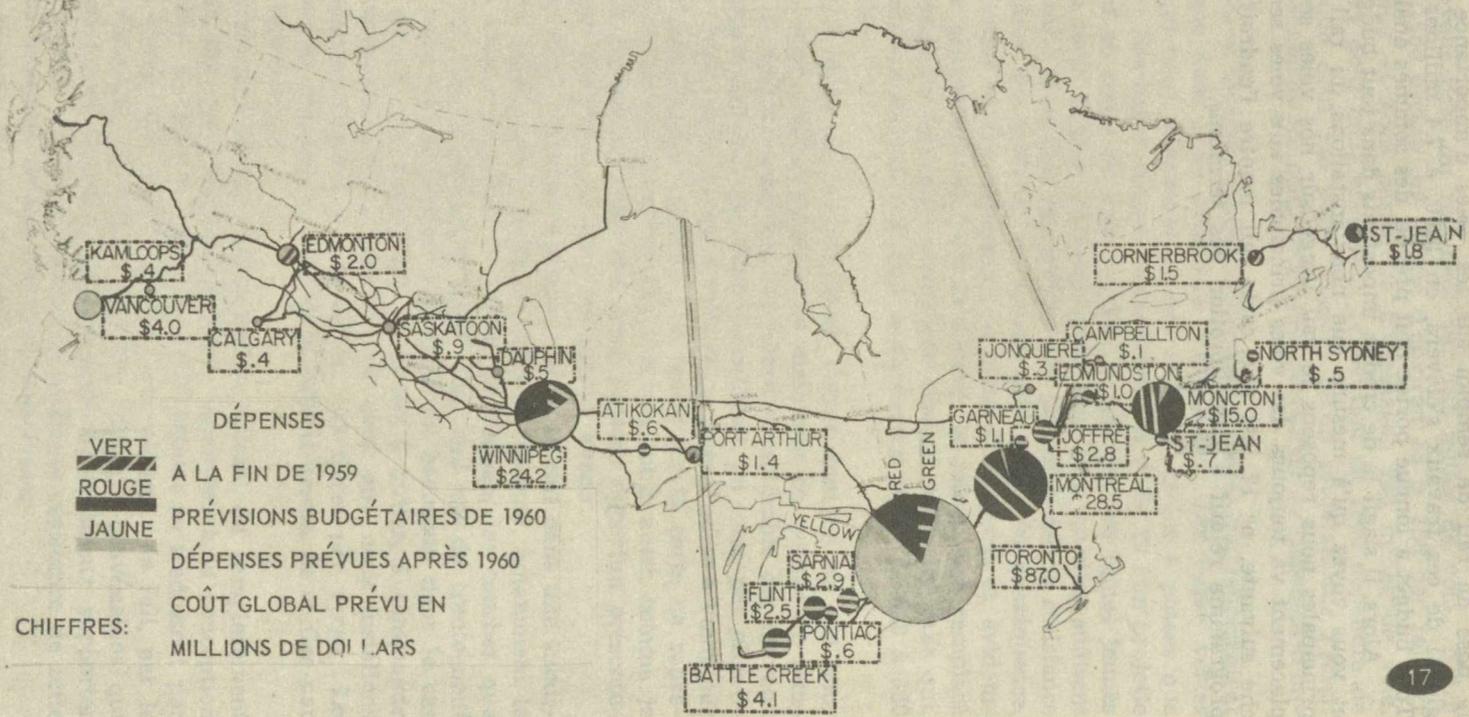
Donc, notre programme de remplacement des rails constitue un poste important de notre budget. C'est un programme sans cesse renouvelé, pour

les raisons énoncées plus haut. Outre ce programme, nous devons prévoir la pose de rail de remploi sur les voies d'importance secondaire; le coût global de ces travaux s'élèvera, en 1960, à 7.4 millions de dollars environ. Tout budget à longue portée doit prévoir des sommes analogues chaque année.

Alors, il s'agit là de crédits importants dans tout budget de chemin de fer, et vous voyez qu'à mesure que nous installons du rail neuf sur nos voies principales nous reposons le rail usagé sur nos voies secondaires. Ce remplacement va toujours des voies principales aux voies secondaires. La planche suivante, n° 17, est une carte qui montre l'endroit où s'effectue notre programme relatif à l'amélioration des terminus.

Terminus importants, dollars

BUDGET { 1959 27,034,000
 { 1960 25,930,700



TERMINUS IMPORTANTS

M. D'Amboise: Valeur de la nouvelle cour de triage de Montréal

Vous voyez au haut les chiffres budgétaires de \$25,930,000 pour 1959 et de \$27,034,000 pour 1960.

Cette carte indique au moyen de cercles de couleurs les cours de triage que comprend notre programme relatif aux terminus importants. La grandeur ou la superficie des cercles est proportionnée au coût estimatif de chacune des entreprises en cause. Le coût global paraît en millions de dollars près de chaque cercle. Constatez que chaque cercle se compose de plusieurs couleurs. Le *vert* indique la proportion des travaux achevés; le *rouge* indique la proportion des travaux que nos crédits de 1960 nous permettront d'exécuter et le *jaune* indique la proportion des travaux qu'il restera à terminer au cours des années à venir.

Les quatre grands cercles à Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg, montrent où sont situées, dans notre réseau ferroviaire, les grandes cours de triage à buttes, à commande électronique.

M. Dingle vous expliquera un peu plus tard le fonctionnement d'une telle cour de triage à buttes afin que vous sachiez mieux de quoi nous parlons.

Une fois leur aménagement achevé, ces quatre cours feront le triage de la majorité des trains de tout le réseau. On est à installer l'outillage le plus perfectionné dans le domaine des ralentisseurs (dispositifs de freinage), de la compilation électronique des données, du matériel de transmission, des ateliers et des installations destinés à l'entretien du matériel, etc.

Nous prévoyons que les cours de Moncton et de Montréal fonctionneront cette année, celle de Winnipeg en 1961 et celle de Toronto dans quelques années.

Les cercles plus petits représentent les travaux qu'il faudra exécuter aux terminus d'ordre secondaire qui s'occuperont des affaires régionales et serviront d'auxiliaires aux nouvelles cours de triage à buttes.

Le coût global des travaux qui seront exécutés aux terminus que fait voir la carte se chiffrera à 185 millions de dollars environ, y compris le coût de la voie d'accès à Toronto. De cette somme, 55.7 millions ont déjà été dépensés et l'on se propose d'affecter à ces travaux 32.5 millions en 1960 (y compris 6.6 millions à l'égard de la voie d'accès à Toronto), ce qui laissera une somme d'environ 97 millions à dépenser dans les années à venir en vue de l'achèvement de cette entreprise.

Nous allons passer maintenant deux diapositives qui sont des photographies de gares. M. Dingle vous en fera la description circonstanciée.

TERMINUS IMPORTANTS
Vous voyez en fait les mêmes terminus de 1880 pour 1911 et
de 1911 pour 1912.
Ces terminus indiquent au regard de l'ensemble les points de passage



M. GORDON: Voici une vue, prise à vol d'oiseau, de la nouvelle cour de triage de Montréal comme on la trouve à l'heure actuelle.

M. DINGLE: Cette photographie, prise du point sud, montre la cour entière qui occupe une superficie de 843 acres. Cette cour comprend 160 milles de voie et sera munie d'appareils électroniques perfectionnés, de télévision et de radio, et des plus récents réseaux de communications qui permettront de trier et de former en convois jusqu'à 7,000 wagons à marchandises par jour. Il y aura place pour quelque 10,000 wagons; l'emplacement nous permettra d'agrandir la cour au fur et à mesure que l'exigeront les circonstances. La cour de triage de Montréal remplacera la cour actuelle de Turcot dans Montréal et d'autres cours de la localité.

Cette cour se composera des principales cours de triage, c'est-à-dire des deux qu'on utilise pour le trafic de transit et d'une autre qui sert au trafic régional, et groupera, au total, 120 voies de triage. De chaque côté des voies de triage se trouvent les voies d'arrivée et de départ, que je vous montrerai tout à l'heure; en outre, il y a les voies destinées au nettoyage et à la réparation des wagons ainsi que les voies de garage et de wagons frigorifiques, soit, au total, une longueur d'environ 150 verges de rail.

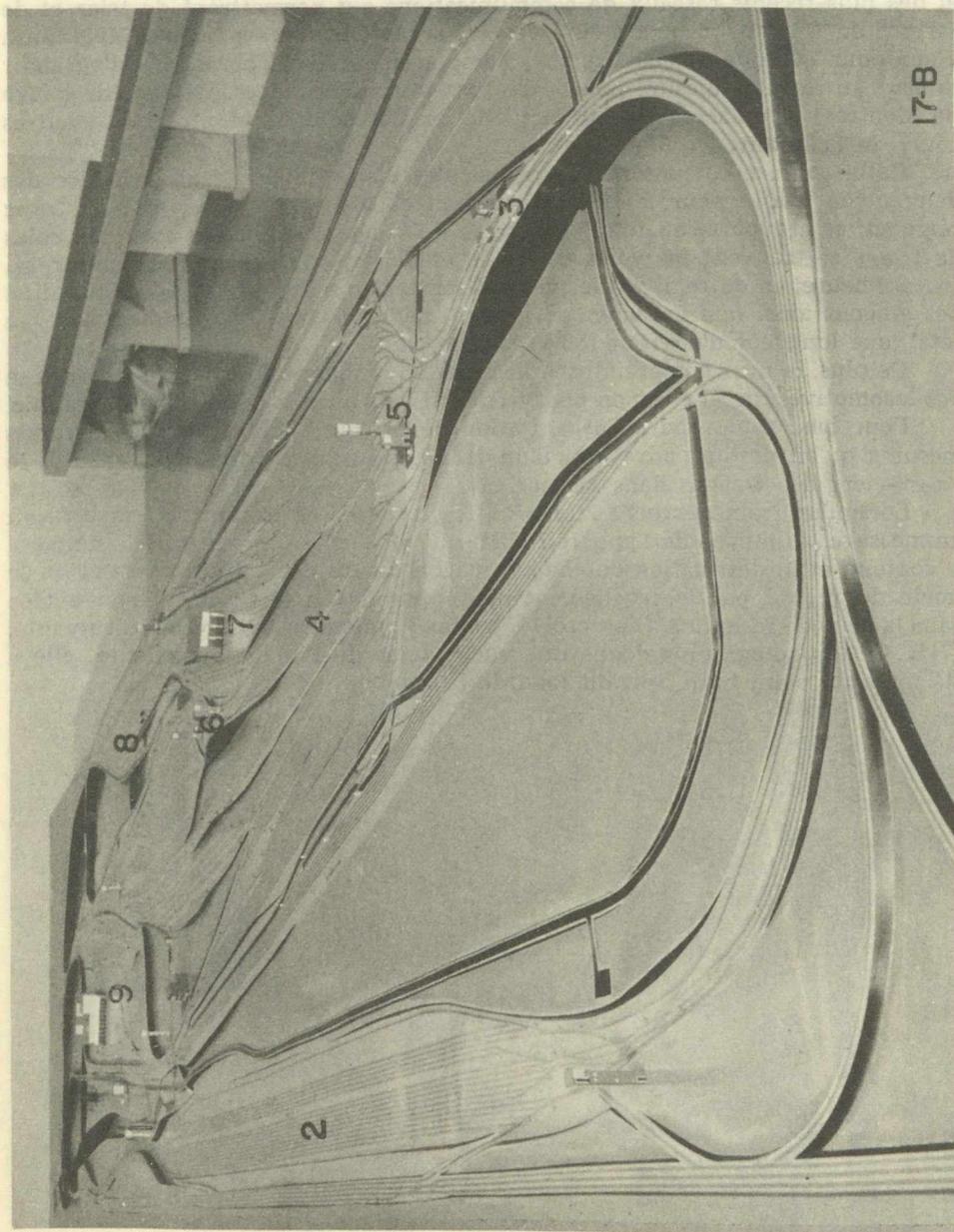
De plus, la cour comprend une installation moderne destinée au dépannage des locomotives diesel et qu'on peut très bien voir au centre de la photographie.

Pour bien comprendre l'organisation de la cour, il faut voir les diverses mesures qu'on doit prendre lorsqu'un train approche Montréal, et ensuite le va-et-vient des wagons dans la cour.

Lorsqu'un train approche Montréal, le personnel de la cour de triage reçoit un message, au moyen de l'appareil IBM, qui lui donne par exemple le numéro, le contenu et la destination de chaque wagon du train. Le train passe et on le sonde du regard par le truchement des appareils de télévision à son entrée dans la cour de réception (numéro 1), comme le montre la diapositive suivante, 17-B. Cette photographie donne une vue inverse de l'image précédente; elle a été prise du point nord, soit du fond de la cour.

M. Gordon: Voici une vue prise à vol d'oiseau de la nouvelle cour de triage de Montréal comme on la trouve à l'heure actuelle.

M. Diner: Cette photographie, prise du point sud, montre la cour entière qui occupe une superficie de 648 acres. Cette cour comprend 189 milles de voie et sera munie d'appareils électroniques perfectionnés, de télévision et de radio.



Pendant que les inspecteurs examinent les wagons du train pour en déceler les défauts possibles, le bureau de la gare de triage repère, à l'aide de l'écran téléviseur du circuit fermé, l'emplacement de chaque wagon du train. Il dresse rapidement, ensuite, une liste des voitures et de la position qu'elles prendront sur la voie de classement. Le train est ensuite dirigé du parc de réception (tableau 2) vers la butte (tableau 3) qui est située au cœur même de la gare où les cerveaux électroniques vont remplacer l'employé dans la manœuvre des voitures qui rouleront d'eux-mêmes à partir de ce moment. La butte est une colline fabriquée de main d'homme; elle présente une pente moyenne de 3.5 p. 100 sur laquelle les wagons sont poussés un par un et de laquelle ils roulent, par la vitesse acquise, jusqu'à la voie désignée dans les parcs de classement (tableau 4).

Il est possible de placer deux trains à la fois sur la butte pendant qu'un troisième attend derrière, tout prêt à s'y engager. Les voitures destinées au trafic local sont replacées sur la butte de classement local (tableau 6) pour un contre-classement en vue des destinations qu'elles prendront dans la région de Montréal. Après classement, les voitures sont retirées des parcs de classement et placées dans les gares de départ et, une fois composés, les trains partent selon l'horaire désigné.

Le contremaître de la gare de triage à butte (tableau 3) règne sur toute l'activité des parcs; il reçoit, par le téléscripateur du bureau de la gare, les renseignements voulus sur chaque wagon; il sait donc où placer chaque voiture dans les parcs de classement et il les dirige en conséquence, par la simple pression d'un bouton sur le panneau de commande, vers la voie désignée. Une fois la voiture engagée sur la pente, un cerveau électronique entre en jeu pour en ralentir le roulement afin qu'elle atteigne le point désigné, sur la voie de classement à la vitesse exacte qui permettra un couplage sans heurt avec le wagon précédent. Il n'est pas deux voitures qui roulent à la même vitesse. Plusieurs raisons en sont la cause, comme le poids, les conditions atmosphériques et le degré de résistance au roulement de chaque wagon particulier. Le "cerveau" ou ordinateur enregistre et calcule les facteurs qui exerceront une influence sur la vitesse de la voiture et il détermine exactement la distance qu'elle aura à parcourir avant d'atteindre le point de couplage. Afin de ralentir la vitesse du wagon, des rails-freins, posés sur la voie (tableau 5), viennent appliquer leurs mâchoires géantes d'acier sur la paroi des roues, pour les retenir. Je tiens à vous faire remarquer que notre rapport annuel contient une photographie de ces rails-freins. Donc, à partir du moment où la voiture quitte le sommet de la butte, jusqu'au moment où elle doit s'arrêter dans le parc de classement, sa marche est automatique. Vous remarquerez, au tableau 5, la tour principale des rails-freins qui loge les bureaux du contremaître, ceux des opérateurs de rails-freins, et autres.

Le tableau 7 nous fait voir le parc des réparations, le tableau 8 le parc de nettoyage et le tableau 9 le parc d'entretien des locomotives diesel. Lorsque cette gare de triage sera entièrement aménagée, nous aurons là, non seulement la plus vaste au monde mais aussi la mieux équipée de tous les services technologiques connus.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me dire d'où les wagons partent, lorsqu'ils quittent la voie principale du National-Canadien pour entrer dans la gare de triage et d'où ils partent pour reprendre la voie principale?

M. DINGLE: Volontiers, monsieur Chevrier; je crois que nous verrions cela plus facilement sur la diapositive précédente, planche 17-A. La voie du Pacifique-Canadien passe sur ce viaduc, comme vous pouvez le constater au bas du tableau. Notre voie principale se trouve juste au-dessous, elle a, comme vous voyez, la forme d'un "Y". Les wagons y entrent de l'est ou de l'ouest. Ceux qui arrivent du nord entrent par le côté supérieur, le long du côté droit du

tableau; ils atteignent ce bout-ci de la gare, au bas de la diapositive 17-A, et retournent au parc de réception que je vous ai fait voir sur l'autre diapositive.

M. BROOME: N'avez-vous jamais songé à mettre ces installations à la disposition des chemins de fer du Pacifique-Canadien en leur demandant un prix de location pour qu'ils puissent profiter d'un usage en commun? A Montréal, où le Pacifique-Canadien et le National-Canadien circulent presque parallèlement, il me semble plutôt insensé d'aménager deux installations séparées du même type. N'y aurait-il pas moyen, afin d'éviter des frais, d'établir une certaine coopération entre les deux compagnies pour ce genre d'aménagement?

M. GORDON: Non, l'affaire n'aurait aucune valeur rentable. Nous avons fait un examen particulier de la situation à ce point de vue, aussi bien pour nos installations de Toronto que pour celles de Montréal. La tâche très difficile de démêler les wagons de l'une et de l'autre compagnie rendrait cette proposition plus coûteuse que l'établissement de deux gares de triages séparées ne peut représenter. Celle du Pacifique-Canadien est située à droite de la nôtre, tout à côté. Je ne sais trop si on peut l'apercevoir là-dessus... en effet, on la voit sur la planche 17-A.

M. BROOME: Leurs wagons ne pourraient-ils glisser de la même butte d'où le cerveau électronique les dirigerait chacun dans le parc approprié?

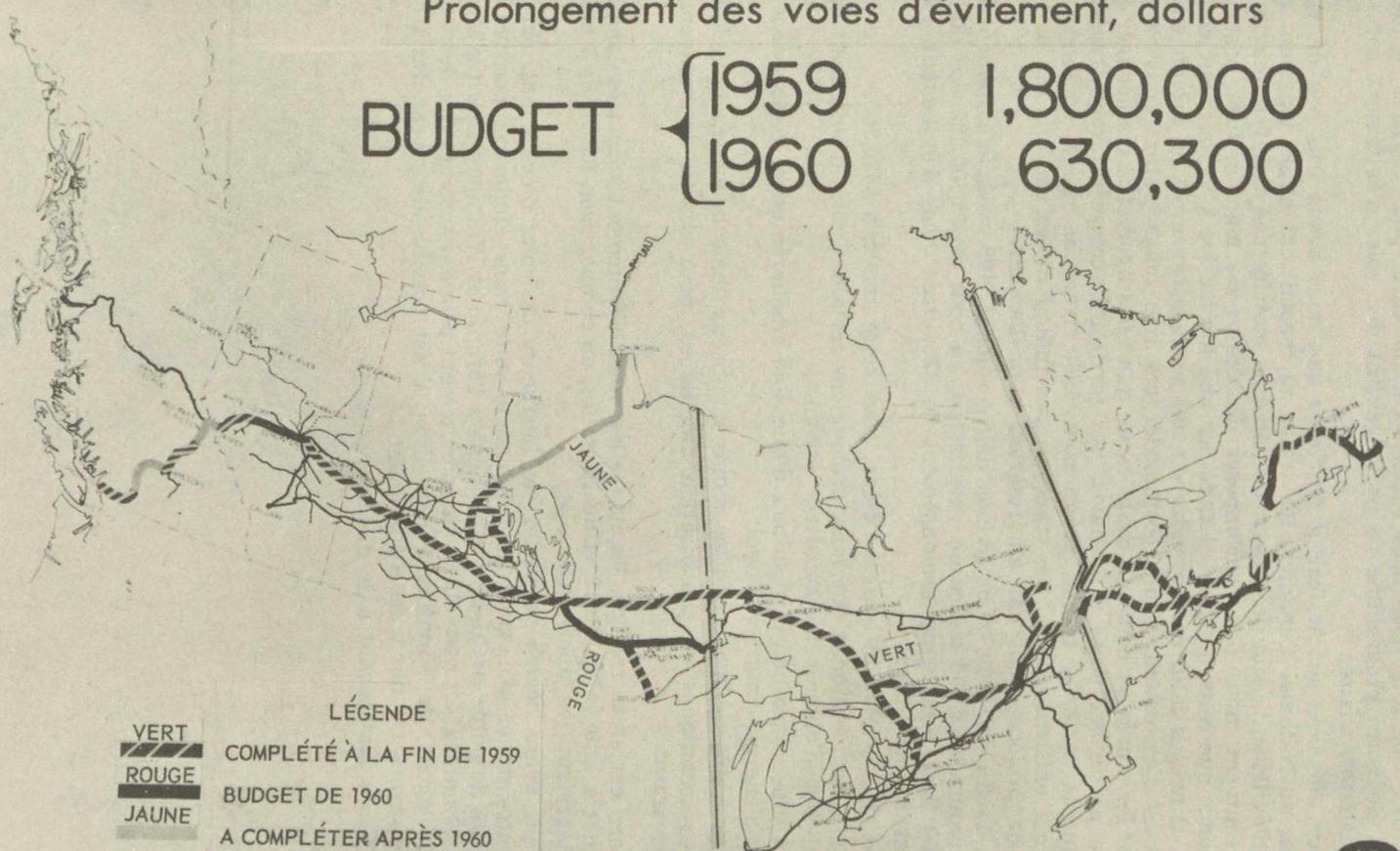
M. GORDON: Non, ce serait une entreprise impossible. Le mélange des trains serait tel que l'aménagement additionnel qu'il exigerait causerait des dépenses absolument prohibitives. L'une des réalisations les plus notables du Canada, qu'on oublie trop souvent, hélas, est résultée de l'amalgamation d'une quantité de chemins de fer en un seul réseau, celui du National-Canadien. Il en découle, maintenant, que nous n'avons que deux immenses réseaux principaux. Pour établir la comparaison, vous devriez aller à Chicago où il se trouve 30 gares de triage individuelles pour chaque chemin de fer individuel. Comme vous voyez, nous avons réalisé une coordination presque parfaite.

Monsieur le président, je tiens à répéter au Comité, comme l'a dit M. Dingle, que la gare de triage à buttes de Montréal sera, non seulement la plus immense au monde mais encore la mieux équipée de tous les dispositifs que la technologie moderne a pu inventer. Je me suis un peu vanté dans ce sens, à Winnipeg, lors d'une conférence que je faisais devant un auditoire composé de diverses classes de la société; je décrivais les gares de triage et les rails-freins, et particulièrement l'utilité de ceux-ci pour guider les wagons. Je vantais notre gare d'avant-garde la plus vaste au monde. Je me suis servi d'une métaphore pour expliquer le fonctionnement des rails-freins qui ralentissent la vitesse des wagons; j'ai dit: "ils s'avancent lentement, s'embrassent et s'accouplent". Là-dessus, une dame de l'auditoire m'a rétorqué: "Mais, monsieur Gordon, nous faisons ça depuis des années, à Winnipeg!" Comme vous voyez, il n'y a rien de nouveau sous la calotte des cieux.

M. CHOWN: Pas à Winnipeg!

Prolongement des voies d'évitement, dollars

BUDGET { 1959 1,800,000
1960 630,300



VERT
ROUGE
JAUNE

LÉGENDE
COMPLÉTÉ À LA FIN DE 1959
BUDGET DE 1960
A COMPLÉTER APRÈS 1960

PROLONGEMENT DES VOIES D'ÉVITEMENT

Encore une fois, nous nous servons d'une carte pour illustrer la planification de notre programme de prolongement des voies d'évitement sur tout le réseau ferroviaire.

Sur une voie simple, car il faut dire que nous avons très peu de voies doubles au National Canadien, les trains se rencontrent et se dépassent aux voies d'évitement. Afin de retirer, de l'énergie motrice des diesel, le maximum des avantages, nous devons composer des trains de marchandises beaucoup plus longs que ceux qui étaient tirés par une locomotive à vapeur. Par conséquent, il nous a fallu entreprendre un très vaste programme de prolongement des voies d'évitement, pour accommoder ces très longs trains. Vous verrez, d'après les tracés en couleurs de la carte, que nous avons fini d'aménager une grande partie des voies principales. Les territoires complétés sont tracés en vert sur la carte, le travail prévu pour 1960, tracé en rouge, comblera les vides qui existent encore. Les tracés jaunes indiquent les endroits où les travaux de prolongement ont été réservés pour l'avenir.

À la fin de 1959, nous avons déjà prolongé 400 voies d'évitement sur un parcours de 6,000 milles de voie ferrée, au coût de \$6,800,000. Le budget de 1960 tient compte du prolongement de 32 autres voies d'évitement, comprenant 9 subdivisions.

Le chiffre total du budget s'élève, pour cette année, à \$630,300.

J'ai déjà mentionné que nous prolongions certaines voies d'évitement dans le seul but d'obtenir les résultats suivants:

- 1) La vitesse accrue qui résultera d'une voie améliorée et de la puissance de l'énergie motrice diesel;
- 2) Des trains de marchandises moins nombreux mais beaucoup plus longs;
- 3) Des techniques de signalisation améliorées, pour diriger le mouvement des trains.

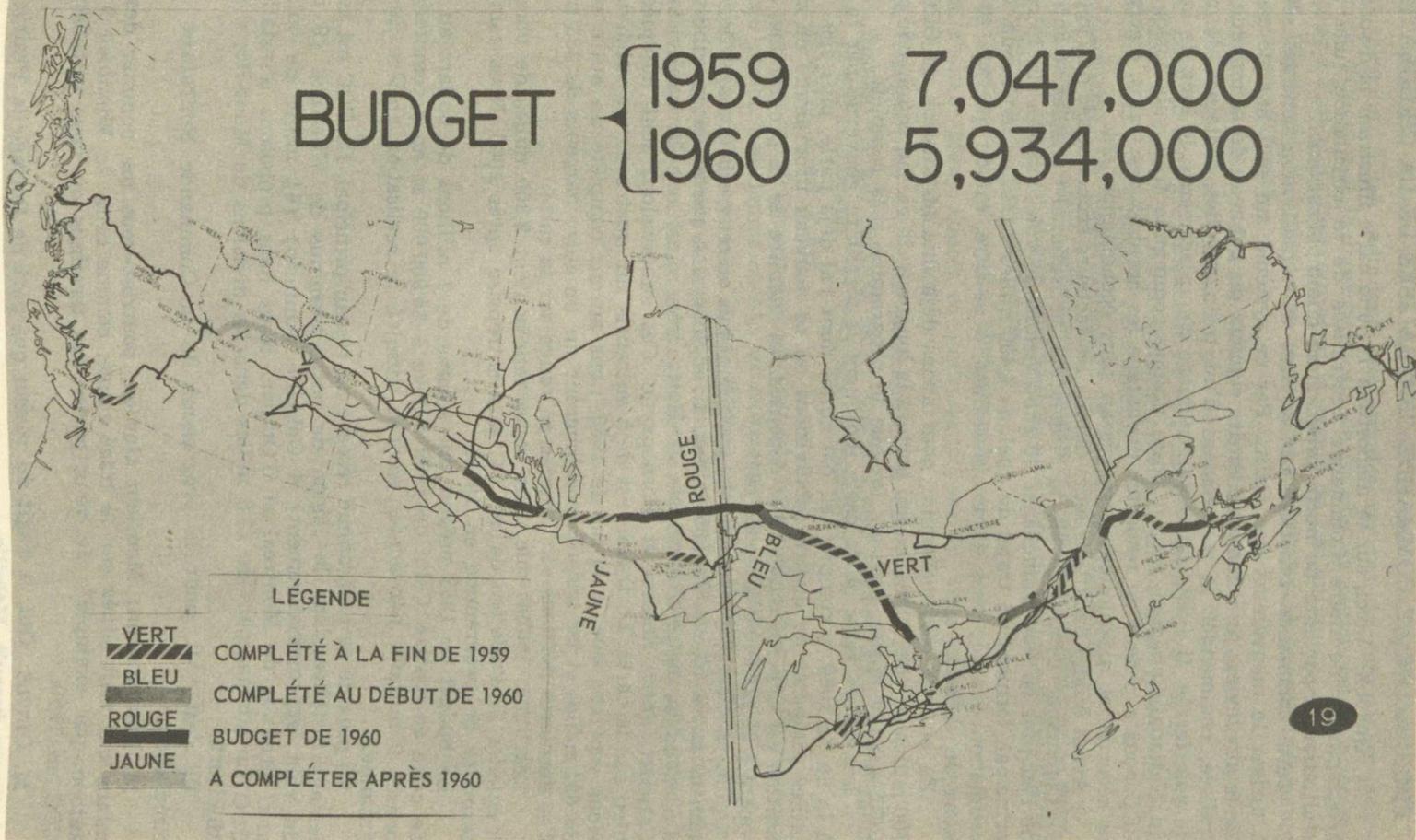
Dans certaines régions, les nouvelles voies d'évitement sont très longues; elles sont à intervalles de 12 et de 15 milles, en comparaison des 7 ou 8 milles qui séparaient les anciennes voies.

Nous avons décidé de varier les longueurs de voies d'évitement, sur les différentes routes principales du trafic, à la suite d'une étude très poussée sur la densité de notre circulation. Ainsi, entre Toronto et Winnipeg et entre Montréal et Winnipeg, les nouvelles voies d'évitement peuvent accommoder des trains de 100 wagons; de Winnipeg à Edmonton, il est possible de placer des trains de 117 wagons sur nos voies d'évitement.

Passons maintenant à la diapositive n° 19.

Programme de la commande centralisée de la circulation, dollars

BUDGET	{ <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">1959</td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">7,047,000</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">1960</td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">5,934,000</td> </tr> </table>	1959	7,047,000	1960	5,934,000
		1959	7,047,000		
1960	5,934,000				



LÉGENDE

- VERT
COMPLÉTÉ À LA FIN DE 1959
- BLEU
COMPLÉTÉ AU DÉBUT DE 1960
- ROUGE
BUDGET DE 1960
- JAUNE
A COMPLÉTER APRÈS 1960

PROGRAMME DE COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION

M. GORDON: Voici, sur la diapositive 19, une carte illustrant la disposition géographique de notre Commande centralisée de la circulation, une autre réalisation importante de notre programme d'immobilisations.

Cette commande constitue un système de signalisation centrale servant à diriger le mouvement des trains. Par ce système, un seul homme peut, à l'aide des leviers de commande et des signaux du panneau de commande centralisée, commander le mouvement d'un train sur des centaines de milles de voie ferrée. Il existe un certain nombre d'emplacements, le long de la voie du National-Canadien, où un poste unique commande trois subdivisions. La CCC nous a permis de respecter davantage les horaires des trains, d'accroître la sécurité et d'exploiter notre réseau plus économiquement.

Ayant étudié dans tous leurs détails les facteurs économiques de l'appareil de Commande centralisée de la circulation, le National-Canadien a entrepris de l'adopter en vue d'aménager 40 subdivisions de voies simples sur le réseau principal, formant un trajet de quelque 4,400 milles à travers le Canada. Notre estimation des dépenses d'immobilisations, à ce titre, est de quelque 40 millions de dollars.

En plus de ce programme, nous avons déjà une installation de CCC sur 700 milles de voie ferrée, ce qui portera la longueur du réseau commandé par la CCC à 5,100 milles, environ, lorsque le programme sera complété.

Les tracés verts de la carte indiquent le territoire gouverné par la CCC à la fin de 1959, y compris les 700 milles dont j'ai déjà parlé, plus 499 autres milles composés de quatre subdivisions où ce nouveau programme de signalisation est déjà en œuvre. Les dépenses, au chapitre de ce programme, s'élevaient à \$6,421,000 à la fin de 1959.

En janvier 1960, nous avons installé et mis en œuvre la signalisation CCC sur un autre réseau de 205 milles. Il englobe une partie de la subdivision d'Alexandria, entre Alexandria et Hawthorne, ainsi que la subdivision de Caramat, entre Nakina et Hornepayne. Ces subdivisions sont indiquées en bleu sur la carte. Le travail est déjà entrepris sur quatre autres subdivisions. Nous espérons que, à la fin de 1960, nous aurons complété un autre réseau de 631 milles et les travaux continueront sur un autre parcours de 333 milles. Ces dernières portions sont tracées en rouge sur la carte.

Les lignes jaunes que vous voyez représentent 2,800 milles de voies sur lesquelles l'installation de la CCC sera entreprise après 1960. Nous comptons terminer ce programme en 1965.

Le budget de 1959 prévoit une somme de 7 millions de dollars au poste de cette entreprise. Celui de 1960 s'élève à \$5,900,000 et nous comptons dépenser 6 millions par année, environ, jusqu'à la réalisation entière du programme.

En plus de ce programme réservé au réseau principal, La CCC est actuellement installée dans la région de notre terminus de Winnipeg (9 milles de voie, approximativement) à Oakville (Ontario) (4½ milles de voie) et aux terminus de Montréal et d'Ottawa. Nous nous proposons d'installer la CCC sur un parcours de 17.6 milles dans les divisions de Mont-Royal et de Montfort.

Et c'est tout, pour le programme de la Commande centralisée de la circulation.

M. BENIDICKSON: Monsieur Gordon, pourriez-vous me nommer des terminus qui sont situés sur le tracé rouge, comme ceux de Winnipeg à Saskatoon, par exemple? Je veux parler des terminus où vous installerez la CCC en 1960.

M. DINGLE: Oui, il s'agit du réseau qui part de Portage la Prairie pour continuer jusqu'à Melville.

M. DRYSDALE: Quelle est la signification de ces deux lignes verticales?

M. GORDON: Elles indiquent nos grandes régions de commande; notre région de l'Ouest suit la ligne verticale de gauche, la région centrale est située plus à l'est et l'autre comprend la région de l'Atlantique.

M. DRYSDALE: Nul doute que ce système contribuera à relever l'économie de la côte de l'Ouest?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Doit-on conclure que les régions non tracées en couleur, sur la carte, ne seront pas desservies par la CCC?

M. DINGLE: La ligne de chemin de fer, indiquée en noir, qui va de Jasper à Port-Mann, comporte un block-système automatique et une commande centralisée de circulation jusqu'à Vancouver.

M. GORDON: Tout le territoire aura un système de signalisation.

M. FISHER: Monsieur Gordon, ce changement que vous apporterez au printemps de 1961 signifie-t-il que vous pourrez exécuter, de Capreol à Melville, les modifications que vous mentionnez?

M. GORDON: Oui, il y aura changement.

M. FISHER: Mais, d'après ce que nous voyons ici, vous pourriez faire ces changements jusqu'à Melville?

M. GORDON: Tel est notre programme, en effet.

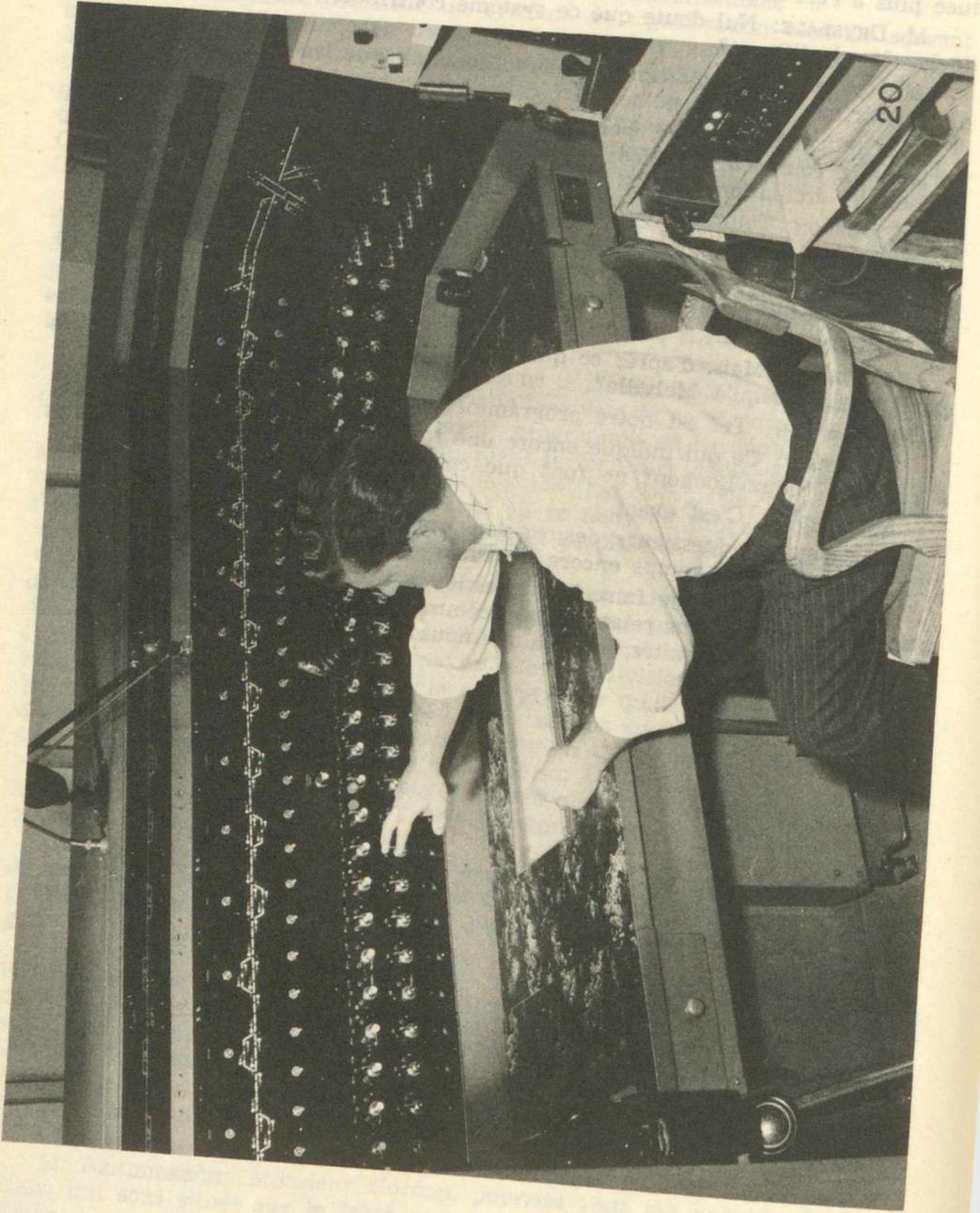
M. FISHER: Ce qui indique encore une fois que des problèmes semblables à ceux de Sioux-Lookout ne font que commencer?

M. GORDON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous que nous ajournions à midi et demi? J'ignore combien de temps encore monsieur Gordon pourra continuer.

M. GORDON: Puis-je faire la suggestion suivante? Le prochain graphique termine les explications relatives à la commande centralisée de la circulation; si nous pouvions en traiter, je crois que nous pourrions alors nous ajourner.

M. GORDON: Elles indiquent les grandes régions de production, mais
 région de l'ouest qui la ligne verticale de sauts le région centrale est
 une plus à l'est et l'autre comprenant le nord de l'Alaska
 M. DICKSON: Et dans ce cas, les systèmes existants à l'égard l'économie



20

M. DICKSON: Et dans ce cas, les systèmes existants à l'égard l'économie
 M. GORDON: Elles indiquent les grandes régions de production, mais
 région de l'ouest qui la ligne verticale de sauts le région centrale est
 une plus à l'est et l'autre comprenant le nord de l'Alaska

PANNEAU DE COMMANDE CENTRALISÉE DE CIRCULATION

M. DINGLE: Voici une photographie d'un panneau de commande centralisée de circulation, avec un expéditeur de trains assis en face du panneau.

La commande centralisée de circulation ou, comme on l'appelle, la CCC, est un système qui dirige les trains complètement, par l'électricité, au moyen de commande à distance de signaux et d'aiguillage, d'un endroit de commande central où l'expéditeur voit devant lui la voie en miniature sur son panneau de commande. Sur le panneau, des lumières indiquent constamment l'endroit où se trouvent les trains, ainsi que leur marche. En pressant sur des boutons et en tirant des leviers, l'expéditeur dirige le mouvement des trains sur une distance qui peut couvrir quelques milles ou plusieurs centaines de milles. La commande centralisée de la circulation permet aux trains qui se dirigent en sens opposé de se rencontrer à plus courte distance, et aux trains rapides de doubler plus facilement ceux qui circulent à faible vitesse. Les commandes sont établies et enclenchées de telle façon qu'il est impossible que soient signalés des mouvements de trains contraires.

Le panneau de la machine de commande situé en face de l'expéditeur de trains, comme vous le voyez sur l'écran, indique un schéma complet de la disposition de toutes les voies. Sur ce schéma, de petites lumières indiquent l'emplacement et la marche de chaque train.

Immédiatement au-dessous du schéma des voies, sur le panneau, il y a un levier de commande de signalisation et un levier de commande d'aiguillage pour chaque voie d'évitement. Ces leviers de commande peuvent s'appliquer aux deux sens. Ainsi, le levier de signalisation est normal lorsqu'il est en position verticale, et il faut le tourner à gauche afin d'indiquer que la voie est libre pour livrer passage à un train se dirigeant vers l'ouest. Si l'on désire détourner le train sur une voie d'évitement, afin de livrer passage à un train circulant en sens contraire, il faut placer à l'inverse le levier d'aiguillage qui est immédiatement au-dessous du levier de signalisation. Ceci signale au train se dirigeant vers l'ouest qu'il doit ralentir suffisamment sa vitesse pour lui permettre de s'engager sur la voie d'évitement. Le signal au train se dirigeant vers l'est le retiendrait à l'aiguille est, jusqu'à ce que le train circulant en sens opposé ait doublé l'autre et que l'expéditeur ait rétabli la voie au train allant vers l'est.

Sous ces leviers est placé un bouton "marche" qu'il faut presser, afin que la machine mette en mouvement le plan qu'a préparé l'expéditeur. La machine n'accepte pas de plans contradictoires à l'égard des trains.

La plupart des machines ont des dispositifs automatiques qui indiquent de façon perceptible le moment où passent les trains à certains endroits. En outre, des plumes automatiques inscrivent l'heure des trains sur un graphique de papier situé sur le pupitre du panneau de commande. De plus, une lumière sur le panneau indique l'endroit où se trouve le train.

A toutes les voies d'évitement, des appareils téléphoniques permettent à l'équipe du train de communiquer avec l'expéditeur. Des dispositifs de maintien de signalisation sont situés à certains points stratégiques et sont aussi équipés d'appareils téléphoniques qui permettent de communiquer avec l'expéditeur.

Le PRÉSIDENT: Si vous le désirez, messieurs, nous nous ajournerons maintenant pour nous réunir à 3 heures et demie ou immédiatement après l'ordre du jour, si celui-ci est terminé avant cette heure.

Le Comité s'ajourne.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 29 mars 1960,
3 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous procéderons.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, avant de commencer, pouvons-nous nous écarter de la procédure suivie ce matin? Me permettez-vous de poser certaines questions spécifiques relativement à la nature de ces graphiques? J'ai compris au début qu'on nous les fournirait probablement. Nous n'avons ni le rapport de monsieur Gordon, ni les graphiques qui nous permettraient d'établir une comparaison avec ce rapport. Peut-on nous expliquer comment ont été obtenues les données statistiques qui apparaissent sur ces graphiques? Voilà une critique générale que l'on peut formuler. On ne nous a pas dit si ces renseignements provenaient du Bureau fédéral de la statistique ou de quelque autre source. Ainsi, je crois que nous devrions pouvoir poser n'importe quelle question relativement aux statistiques qui apparaissent sur chaque graphique et que nous ne comprenons pas.

M. CHEVRIER: Je crois que nous pouvons procéder de diverses façons. M. Drysdale a suggéré une méthode; on peut également étudier l'exposé qu'a fait M. Gordon, ou chaque page du rapport. Je crois qu'il est assez difficile de poser des questions relatives aux graphiques que nous n'avons pas. Allons-nous étudier le rapport page par page, ou examiner les principales rubriques que nous a signalées M. Gordon? Je crois que le Comité doit décider quelle méthode il choisira, afin que nous puissions faire des progrès.

M. DRYSDALE: Il n'existe aucun changement dans la méthode que j'ai proposée. Il s'agit simplement d'avoir ces graphiques. On nous a dit de réserver nos questions pour la fin; j'en ai plusieurs à poser, et je crois qu'on pourrait y répondre assez rapidement au fur et à mesure.

M. CHOWN: C'est un point que l'on aurait pu soulever plus tôt. Lors de la projection, il me semble que l'on pourrait pendre à travers la salle les graphiques en carton que M. Gordon a apportés avec lui. Ainsi, ils seraient tous sous nos yeux, numérotés consécutivement, et nous pourrions poser nos questions au fur et à mesure qu'ils seront étudiés.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, deux questions m'intéressent particulièrement: que désire-t-on démontrer au moyen de ces graphiques et quelle est la source des données statistiques qui y apparaissent?

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire par la source de ces renseignements? J'ai cru qu'au début M. Gordon avait expliqué que ces statistiques avaient été préparées par son personnel technique. Je ne crois pas que l'on puisse douter de leur authenticité.

M. DRYSDALE: Il n'y a aucun doute à ce sujet. Ainsi, je désirerais savoir où il a obtenu les chiffres qui apparaissent au graphique n° 2 relativement au trafic marchandises interurbain en tonnes-milles, au Canada. Ces données ont-elles été fournies par le Bureau fédéral de la statistique, ou proviennent-elle d'une autre source? Il y a aussi une classification intitulée "autres chemins de fer". Y inclut-on les lignes provinciales? Je crois qu'il est important de connaître la source de ces renseignements particuliers.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est élémentaire.

M. DRYSDALE: Si c'est élémentaire, on devrait l'indiquer sur le graphique.

M. GORDON: Monsieur le président, je désire rappeler aux membres du Comité que c'est une expérience que nous tentons en ce moment, c'est-à-dire une nouvelle façon de présenter mon rapport aux membres du Comité. Comme je vous l'ai dit, ces graphiques dont je me sers ont été préparés par notre

division de la statistique et de l'économie. J'essaie de vous expliquer comment la direction de notre chemin de fer étudie ces questions et formule ses conclusions. Je suppose franchement que les graphiques que m'a préparés mon personnel technique sont exacts. Je ne doute pas de leur exactitude et je ne m'occupe pas de savoir comment ils ont été établis, car je présume que mon personnel technique est compétent et me fournit les renseignements nécessaires. Je comprends très bien le point de vue de M. Drysdale, mais il s'agit de savoir quelle période le Comité désire consacrer à cette question. Je tiens particulièrement à préciser que, à mon avis, tout président des Chemins de fer nationaux a droit de présenter son rapport comme bon lui semble. Je désire le présenter de telle façon que les membres du Comité y puiseront les meilleurs renseignements possibles. Par conséquent, j'espérais que vous m'auriez permis de le faire à ma façon; ensuite j'aurais entendu avec plaisir les propositions, les demandes et les désirs du Comité. Je n'ai d'autre but que de vous fournir tous les renseignements possibles; je suis certain que je ne pourrais respecter toutes les opinions relatives à ce mode de présentation, car on en exprimera sans doute une demi-douzaine. En ma qualité de témoin, je crois qu'il m'appartient de vous fournir les renseignements que j'estime utiles et de répondre à toutes les questions que l'ont peut me poser concernant notre organisation et le mode général de nos opérations.

A mon avis, monsieur Drysdale, votre question est très simple et on peut y répondre assez rapidement. Cependant, s'il faut répondre à des questions de ce genre, chaque membre du Comité aura sans doute son opinion personnelle relativement à la façon de traiter ce sujet. J'espérais qu'on me permettrait de terminer mon exposé et ensuite, en nous basant sur vos remarques, nous pourrions peut-être élaborer une procédure qui nous guidera à l'avenir. J'ignore quelles sont votre procédure et vos règles, mais j'ai pu constater que les membres du Comité sont jaloux de leurs droits. Si un membre pose une question, alors tous pourront en faire autant.

M. DRYSDALE: Tout d'abord, je dois dire que nous ne critiquons pas le mode de présentation. Je me réjouis de ce que vous avez accompli jusqu'à présent. Mes seules remarques concernent vos données statistiques. Vous êtes satisfait des renseignements que vous avez obtenus et qui apparaissent sur ces graphiques. J'ignore où l'on a obtenu certaines de ces données et je désirerais le savoir.

M. GORDON: Nous pourrions étudier ce sujet dans quelque discussion future. Je ne crois pas qu'il soit trop difficile de l'indiquer sur les graphiques.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que l'on devrait permettre à M. Gordon de continuer, car ces graphiques ne font qu'illustrer les explications générales qu'il nous fournit.

M. DRYSDALE: A quoi bon si nous ne pouvons connaître la source de ces renseignements?

M. GORDON: Ces renseignements proviennent des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Continuons. Je crois que ces données proviennent évidemment de leur propre service de la statistique; continuons.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les chemins de fer Nationaux constituent une organisation importante et considérable dans le domaine du transport au Canada.

Plusieurs membres du Comité sont également membres du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques; ils s'intéressent aux problèmes des transports en général.

Une bonne partie des renseignements que nous obtenons au Comité servent également ailleurs. Le grand public peut en prendre connaissance, et on s'en sert assez souvent. Par conséquent, pour que ces données aient quelque valeur,

il faut en connaître les sources. Il me semble qu'une bonne partie provient du Bureau fédéral de la statistique et je crois qu'il nous serait très utile de connaître les documents où ces renseignements ont été puisés, et de savoir s'ils ont été fournis par ce Bureau; cette information nous aiderait lorsque nous étudierons d'autres questions relatives au transport, et non seulement le rapport des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que nous devons accepter les chiffres que soumettent les chemins de fer Nationaux dans leur rapport. C'est une autre chose encore de savoir si la Compagnie les a obtenus conjointement des provinces ou des municipalités, si elle les a établis en liaison avec les données du Bureau fédéral de la statistique, ou s'ils proviennent de quelque autre source. Je me rappelle que, au cours d'une campagne électorale, feu George Spotten a déposé sur son pupitre une énorme quantité de publications électorales. Je lui ai demandé ce qu'il en ferait, car il ne se servait ordinairement d'aucune note. Il m'a répondu: "Je le sais, mais chaque fois que je frappe cette pile de documents avec mon poing, la foule sait qu'ils font autorité; elle sait que mes renseignements se trouvent dans ces publications et que je les ai obtenus d'Ottawa."

Je crois que nous devons accepter ces données telles quelles, à moins que le Comité en général ne doute de leur exactitude.

M. DRYSDALE: Il ne s'agit pas de mettre en doute l'exactitude de ces données. Un graphique n'est qu'une illustration des renseignements sur lesquels il est basé. Je désire savoir d'où proviennent ces renseignements de base, afin de juger par moi-même de l'exactitude avec laquelle ce graphique présente ces renseignements. J'ignore s'ils proviennent d'un échantillonnage ou de l'ensemble du pays, comment on les a obtenus, d'estimations du Bureau fédéral de la statistique ou du service de la statistique des chemins de fer Nationaux. Ces graphiques n'ont aucune signification à moins que nous ne connaissions la source des renseignements d'après lesquels ils ont été établis. C'est tout ce que je désire.

M. CHEVRIER: Si nous adoptons cette manière de procéder, je crois qu'il faudrait l'appliquer à l'égard de l'état financier et statistique des chemins de fer Nationaux, lequel est exposé à partir de la page 27. D'où proviennent ces états? Comment les a-t-on établis? Si nous devons consacrer une heure ou davantage à l'examen des sources où ont été puisées les données sur lesquelles ces graphiques sont fondés, alors, je crois qu'il faudrait en faire autant à l'égard du reste ou d'au moins les deux tiers du rapport. Nous avons déjà consacré beaucoup de temps à ce sujet, et il me semble que ce nouveau mode de présentation est excellent et qu'il plaît aux membres du Comité.

Il sert à illustrer quelques-unes des difficultés que doivent résoudre les chemins de fer Nationaux et les autres compagnies ferroviaires. Si nous devons mettre en doute les sources où le président et ses fonctionnaires ont obtenu ces renseignements, alors il me semble que nous consacrerons à ce sujet un temps beaucoup plus long qu'il ne convient.

Je désirerais poser quelques questions concernant les déclarations qui apparaissent à la page 7 du rapport, ou concernant les explications qu'a données M. Gordon. Cependant, je m'en remettrai à la décision qu'adoptera la majorité des membres du Comité.

M. FRASER: M. Gordon n'a pas fini de présenter son rapport, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. FRASER: Ne croyez-vous pas que nous devrions le laisser terminer et ensuite poser nos questions?

M. GORDON: Je commencerai par le graphique n° 22 et, avant d'entreprendre une discussion, je m'efforcerai de voir comment nous pouvons indiquer

les sources dans nos graphiques. Il est parfois un peu difficile de tout inclure dans un graphique, mais à l'avenir je m'efforcerai de le faire dans la mesure du possible.

M. BROOME: M. Gordon pourrait-il communiquer au secrétaire du Comité les sources d'où proviennent les renseignements paraissant aux graphiques?

M. GORDON: La source des renseignements sur lesquels sont fondés certains graphiques tels le n° 1, sera indiquée dans le compte rendu. Pouvez-vous, pour quelques instants, exposer ce graphique ou le graphique n° 2? Je désire simplement vous donner un exemple.

M. FRASER: Il y a autre chose que je voudrais demander: est-ce que M. Gordon pourrait faire reproduire ces diagrammes sur des feuilles de papier l'an prochain afin que chaque membre de notre Comité puisse en avoir une copie?

M. GORDON: Non, je ne crois pas que ce soit possible. Cela compliquerait les choses. Tout d'abord, nous essayons de mettre ces graphiques autant que possible à jour avant les réunions du Comité. Or il faudrait préparer 30 graphiques pour une trentaine de membres et il faudrait accomplir un travail formidable pour qu'ils soient prêts au moment voulu. Il me semble, puisque je vous présente ces diagrammes personnellement, que je puis le faire de façon beaucoup plus satisfaisante en vous les montrant sur un écran.

Le graphique que je vous montre en ce moment va être imprimé dans le *hansard* et les renseignements qui y figurent viennent du Bureau fédéral de la statistique, des comptes nationaux et des rapports des chemins de fer Nationaux du Canada. Sur celui-ci on indiquera que les données proviennent du Bureau fédéral de statistique.

M. DRYSDALE: Je ne sais pas si ces renseignements sur les routes existaient en 1948 ou en 1958.

M. GORDON: J'indiquerai cela à l'avenir sur les graphiques. C'est là une bonne critique à l'égard de notre façon de présenter les renseignements. Nous ne demandons pas mieux que les membres du Comité nous proposent des moyens de rendre ces graphiques plus utiles.

M. DRYSDALE: Ce n'était pas une critique. Je voulais simplement vous faire remarquer qu'il est essentiel de savoir la provenance des données contenues dans les graphiques. J'ai déjà suivi un cours de statistique élémentaire et, dès les premières leçons, le professeur a signalé qu'il fallait indiquer la source des données.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: J'estime qu'il faudrait également faire quelques commentaires ou mettre une petite note sur les graphiques; de tels commentaires n'auraient pas besoin d'être aussi détaillés que ceux que M. Gordon nous a faits verbalement; mais, si chaque tableau était accompagné d'une petite note,—elle pourrait même être miméographiée,—nous pourrions nous en servir pendant que notre Comité siège. Les comptes rendus ne nous parviendront que longtemps après que nous aurons terminé notre travail, mais je crois qu'il serait bon que nous ayons de telles notes pendant que notre Comité siège.

M. GORDON: Nous allons voir ce qu'il y aurait moyen de faire à cet égard.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, quand il est indiqué dans un tableau reproduit dans le *hansard* que la source est le Bureau fédéral de la statistique, je suppose que les données proviennent de plusieurs documents du Bureau. Or, j'aimerais pouvoir trouver les documents du B.F.S. d'où ces données statistiques ont été tirées.

M. GORDON: Nous en arrivons maintenant à ce que je craignais au début: plus nous donnons de renseignements, plus on en veut. Dès qu'on est mis en

appétit, on en veut davantage. Ce que j'essaie de faire, c'est de vous montrer quelles sont les questions que notre administration étudie afin de pouvoir tirer certaines conclusions. Pour ma part, je ne sais pas de quelle source ces renseignements proviennent et cela ne m'intéresse pas. Je sais que M. Wahn pourra me dire la source de ces renseignements et pourquoi on s'en est servi si je le lui demande, car autrement il perdrait sa place. C'est la meilleure garantie que je puisse avoir, car M. Wahn est un homme qui aime son travail, n'est-ce pas?

M. WAHN: Mais oui.

M. GORDON: Les administrateurs ne peuvent même pas passer 30 secondes sur ces questions; nous n'en avons pas le temps. Je dois supposer que les données statistiques qui me sont fournies sont exactes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Cela suffit sans doute dans votre cas, mais j'estime que pour notre Comité... Nous allons nous occuper de l'industrie du camionnage et d'autres genres de transport, et nous allons nous servir de ces renseignements lorsque nous aurons affaire à un autre comité où des représentants des associations de camionneurs vont comparaître. Par contre, nous devrions être en mesure de dire: "Nous avons ces renseignements; ils proviennent de telle ou telle source et, par conséquent, ils sont exacts".

Or, d'après ce que l'on vient de nous dire, je ne crois pas que ces données soient acceptées par un autre comité. Si les renseignements sur les sources étaient disponibles, il nous serait très utile de les avoir.

Le PRÉSIDENT: En somme, c'est comme M. Chevrier l'a dit, n'est-ce pas? Si nous insistons sur la source des renseignements nous mettons le reste du rapport en doute? C'est tout comme à une réunion d'actionnaires quand quelqu'un demande si le rapport est exact?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il ne s'agit pas en ce moment du côté financier de l'exploitation des chemins de fer, mais de tout autre chose. On prétend nous démontrer au moyen de ces graphiques le volume du transport par camion, le nombre de véhicules transportant des voyageurs et ce qui en résulte pour les chemins de fer, le transport par pipe-line et le transport par voie d'eau. Or, nous aimerions savoir comment ces chiffres ont été obtenus.

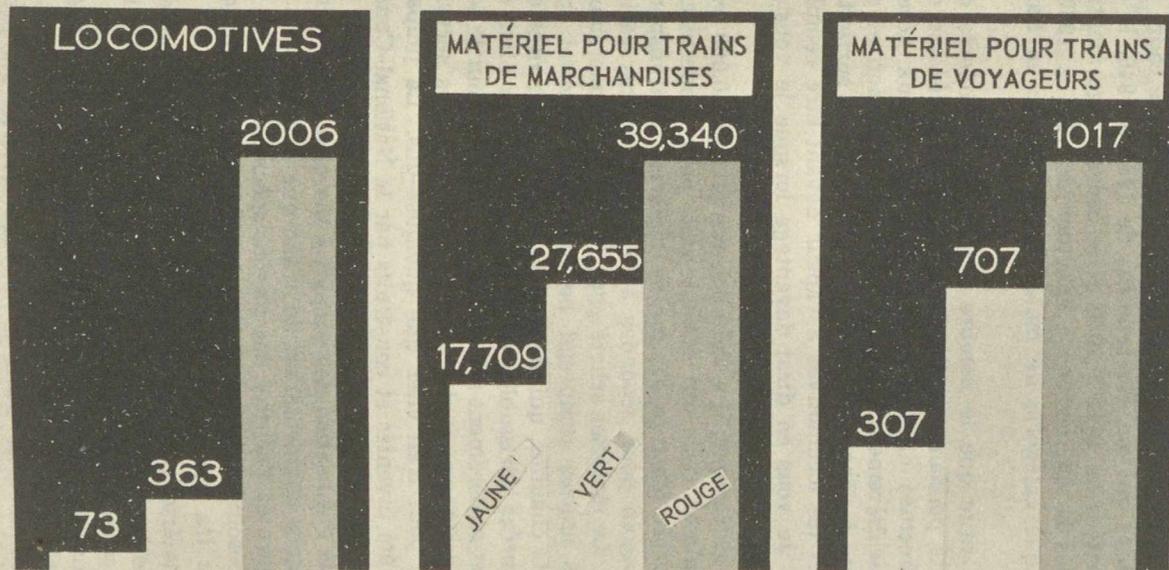
M. GORDON: Ils ont été obtenus comme le National-Canadien l'indique.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suis sûr que si les renseignements sont erronés, les camionneurs de M. Browne ne tarderont pas à venir nous le dire. Sauf votre respect, j'aimerais que nous poursuivions notre travail. Il y a d'autres membres du Comité qui, comme moi, aimeraient entendre ce que M. Gordon a à dire et qui préféreraient ne pas se prononcer sur le rapport avant qu'il ait fini de nous en parler, parce que nous ne savons pas encore s'il est satisfaisant ou non.

M. DRYSDALE: M. Heber Smith a sans doute beaucoup d'esprit, mais il n'a pas compris où nous voulions en venir. Je suis toujours d'avis que les données fondamentales devraient accompagner le rapport afin que, si M. Gordon se rapporte au Bureau fédéral de la statistique, nous sachions où il a obtenu ces renseignements, et pour que chacun d'entre nous ait ces chiffres sous les yeux. Il ne suffit pas que M. Gordon ou M. Wahn nous assure que les chiffres sont exacts, ou que M. Gordon nous dise qu'il mettrait M. Wahn à la porte s'ils ne l'étaient pas. Je voudrais avoir moi-même les renseignements qui proviennent du Bureau fédéral de la statistique.

M. GORDON: Le dernier graphique que je vous ai présenté était le n° 20, mais le suivant est le n° 22. (Il n'y a pas de graphique n° 21.)

Achat de matériel 1931-1960



STOCK ESTIMATIF DE MATÉRIEL,
31 DÉCEMBRE 1960

LOCOMOTIVES
MATÉRIEL POUR TRAINS DE
MARCHANDISES
MATÉRIEL POUR TRAINS DE
VOYAGEURS

UNITÉS
2,177
113,630
3,487

POURCENTAGE
DES ACHATS
1951-1960
92.1
34.6
30.1

JAUNE 1931-1940
VERT 1941-1950
ROUGE 1951-1960

ACHAT DE MATÉRIEL

Dans ce graphique, une comparaison est faite entre les achats de matériel que l'on effectue depuis trente ans.

Le premier rectangle noir montre les achats de locomotives (à vapeur et diesel), et les deux autres rectangles, les achats de matériel pour les trains de marchandises et les trains de voyageurs respectivement. Les trois cadres à l'intérieur de chaque rectangle se rapportent à des décennies, le cadre jaune représente le nombre d'unités qui ont été achetées de 1931 à 1940, le cadre vert celles qui ont été achetées de 1941 à 1950 et le cadre rouge montre les achats qui ont été effectués et qui restent à effectuer de 1951 à 1960. Le nombre d'unités pour chaque catégorie de matériel est indiqué en haut de chaque cadre.

On remarque tout de suite que le nombre d'unités de n'importe quelle catégorie de matériel acheté pendant les dix dernières années dépasse considérablement les achats effectués dans l'une ou l'autre des deux décennies précédentes. Ceci est particulièrement vrai du matériel de traction et reflète la transition des locomotives à vapeur aux diesels, qui a eu lieu surtout dans la dernière décennie, toutes les locomotives à vapeur devant être remplacées par des diesels d'ici 1960. Je vous en dirai davantage lorsque je vous montrerai le graphique suivant qui se rapporte à la diésélisation.

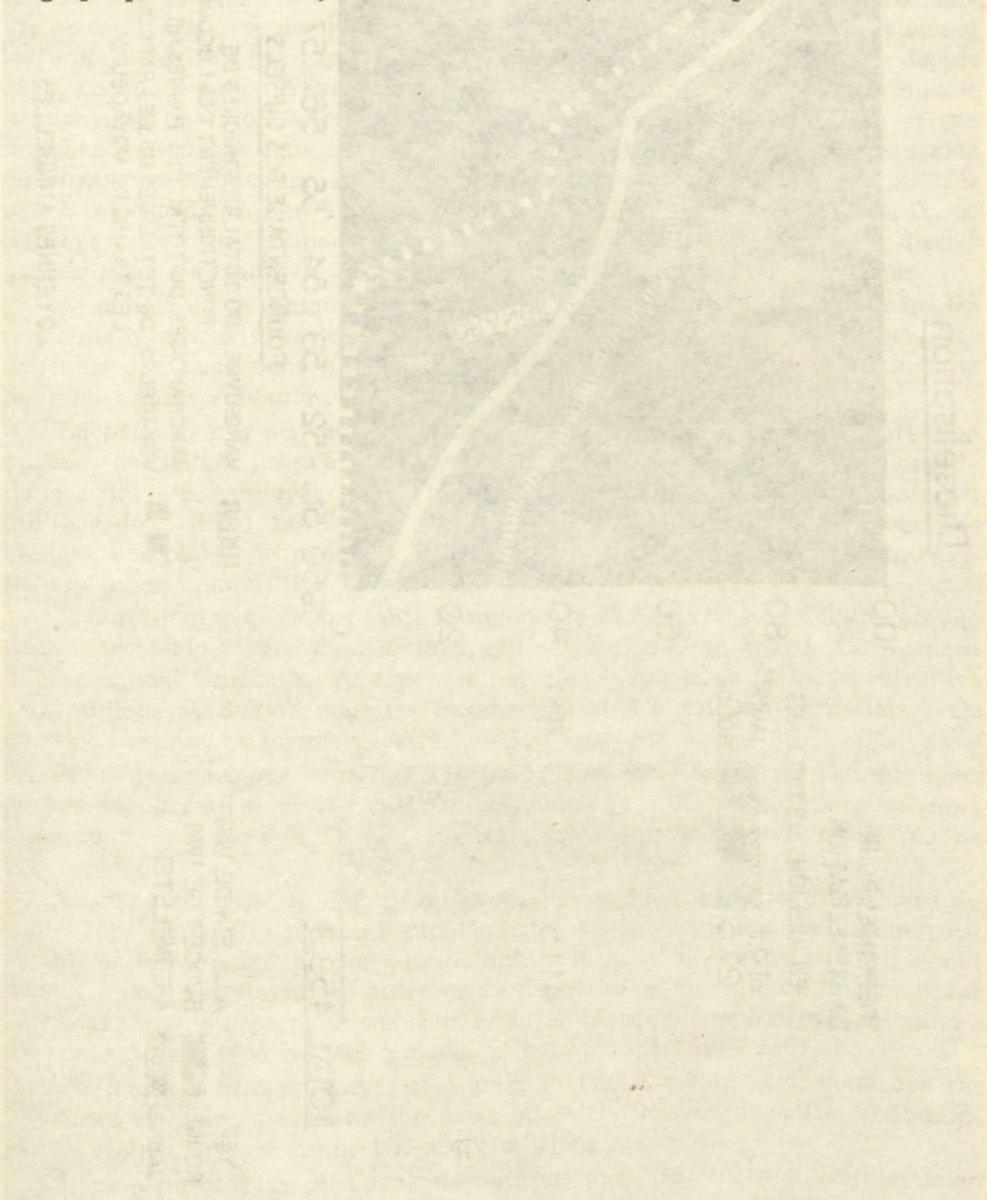
Au cours de la dernière décennie, il a fallu acheter près de 40,000 wagons à marchandises pour remplacer ceux qui étaient usés, pour moderniser nos trains et pour pouvoir fournir toute la gamme de matériel de transport des marchandises dont on a besoin pour répondre à la demande, très variée de nos jours, des expéditeurs. Le matériel acheté pour les trains de marchandises pendant les dix dernières années comprend beaucoup de matériel spécial, comme des wagons couverts chauffés, qui servent de wagons ordinaires en été et qui transportent des denrées périssables en hiver; des wagons plats entièrement construits en acier et entièrement soudés, dont on se sert pour le service rail-route; des wagons frigorifiques et des wagons à deux étages servant au transport des automobiles, pour n'en citer que quelques-uns. La plupart de ces nouveaux modèles ont été inventés et construits par le National-Canadien. L'inventaire du matériel devrait diminuer pendant les quelques années à venir, car nous nous attendons que l'utilisation des wagons à marchandises s'améliore au point de suffire à la légère augmentation du trafic que l'on prévoit. Nous avons l'intention de construire et d'acheter des wagons spéciaux pour les trains de marchandises, dont le besoin se fait sentir à cause des changements qui se produisent sans cesse dans les besoins en matière de transport.

Plus de la moitié du matériel pour les trains de voyageurs qui a été acheté de 1951 à 1960 a été livrée en 1953 et en 1954, afin que la compagnie puisse rafraîchir le matériel des services de voyageurs. De nouvelles voitures ordinaires, de nouveaux wagons-lits, des wagons avec chambrettes climatisées et des autorails ont été ajoutés afin de répondre à tous les besoins en matière d'espace, de confort et de commodité. Outre le nouveau matériel indiqué dans ce graphique, d'anciennes voitures à voyageurs ont été modernisées dans les ateliers de la compagnie et rendues plus confortables.

Grâce au programme de diésélisation et à la remise en état du matériel roulant de la compagnie, 92 p. 100 des locomotives prévues et un tiers du matériel roulant se composeront d'unités modernes achetées ces dernières années. Ceci est indiqué dans le cadre qui se trouve au bas du graphique.

Il a été tenu compte de la modernisation du matériel effectuée dans les dix dernières années pour nos prévisions budgétaires de 1960 à 1965. Les immobilisations projetées pour le matériel en 1960 ne se chiffrent qu'à 35 millions de dollars, en comparaison de 88.5 millions en 1959 et de 110 millions en 1958. On s'attend que, lorsque toutes les locomotives à vapeur auront été remplacées par des diesels en 1960, les dépenses effectuées pour le matériel soient inférieures à 30 millions de dollars par année pendant les quelques années à venir.

Telle est la situation par rapport aux achats de matériel. Vient ensuite le graphique n° 23 au sujet de la diésélisation; il est des plus intéressants.



Le nombre de diesels en service sur tout le réseau sera ainsi de 2,144.

Diésélisation

DÉPENSES POUR LA DIÉSÉLISATION

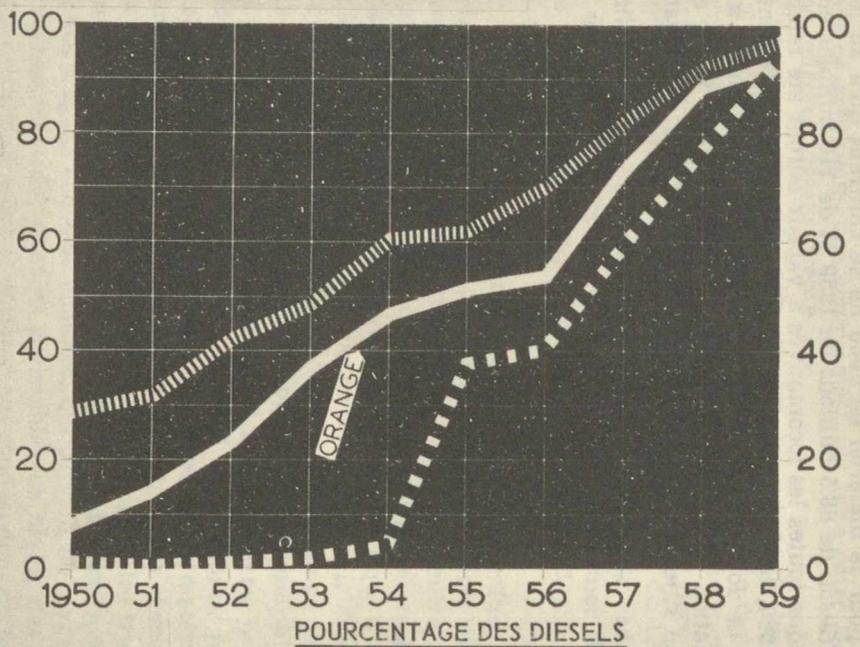
EN MILLIONS DE DOLLARS

14.3 JAUNE
27.5 ROUGE

411.5

TOTAL 453.3

VERT À LA FIN DE 1959
ROUGE BUDGET DE 1960
JAUNE À COMPLÉTER



MANŒUVRE: DU TOTAL DES HEURES DE FONCTIONNEMENT DES LOCOMOTIVES
MARCHANDISES: DU TOTAL DES TONNES-MILLES BRUTES
VOYAGEURS: DU TOTAL DES MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS DE VOYAGEURS

MOYENNES ANNUELLES

DIÉSÉLISATION

D'après les données du graphique n° 23, vous pouvez constater que le National-Canadien avait déjà remplacé presque toutes ses locomotives à vapeur par des diesels en 1959. Je puis maintenant vous dire que, vu le niveau du trafic actuel, nous nous attendons à n'avoir que des diesels en juin de cette année.

Le cadre qui se trouve à droite montre qu'en 1959 presque tout notre transport de marchandises et de voyageurs, ainsi que notre travail de manœuvre se sont faits avec des locomotives diesels. Ce graphique montre également les progrès réalisés par rapport à la diésélisation dans les trois services depuis 1950, première année d'exécution de notre programme. Le nombre de diesels a augmenté de façon assez suivie pour les services de la manœuvre et des marchandises, mais vous constaterez que la courbe se rapportant aux trains de voyageurs reflète une ligne de conduite différente. Il s'est accompli très peu à cet égard jusqu'en 1954, alors qu'on a utilisé des diesels pour les trains de voyageurs transcontinentaux. Depuis lors, toutefois, le nombre de diesels utilisés pour les trains de voyageurs a augmenté de façon assez continue.

À gauche du graphique, vous voyez un cadre en couleurs qui montre les montants que nous avons dépensés pour des diesels jusqu'à la fin de 1959; les dépenses que nous nous proposons de faire en 1960 et le montant qui reste pour les années suivantes.

La partie verte du cadre indique que nous avons dépensé en tout 411.5 millions de dollars jusqu'à la fin de 1959. Sur ce montant, 368.1 millions de dollars ont été employés pour l'achat de locomotives diesel; le reste (43.4 millions de dollars) représente le coût des services connexes, à savoir, des ateliers, des pièces de rechange, de l'outillage, des installations pour le ravitaillement en combustible et ainsi de suite.

Il faut ajouter à ces montants la somme de 27.5 millions de dollars, prévue dans notre budget pour l'année 1960, qui est indiquée en rouge. Le montant que nous nous proposons de dépenser peut être réparti de la façon suivante: 19.2 millions de dollars pour les locomotives et 8.2 millions de dollars pour certains services supplémentaires.

Nous pouvons par conséquent prévoir que, d'ici la fin de l'année, nous aurons dépensé au total 439 millions de dollars pour la diésélisation, 387 millions pour les diesels et 52 millions pour les autres frais occasionnés par ce programme.

Les 14.3 millions de dollars que vous voyez dans la partie supérieure du cadre représentent le montant supplémentaire dont nous aurons besoin pour compléter le programme. Sur ce montant, 6 millions de dollars environ seront dépensés pour les ateliers et autre chose du genre, et le reste de la somme est réservée afin que nous puissions acheter 40 unités supplémentaires si le volume du trafic devait dépasser nos prévisions pour l'année 1960-1961.

En d'autres termes, il s'agit là uniquement d'une réserve pour des cas d'urgence et nous ne nous en servons que si le volume de notre trafic augmente réellement par rapport à nos prévisions actuelles.

D'ici la fin de juin prochain, nous aurons mis 2,161 locomotives diesels en service, y compris 17 qu'il a fallu retirer du service depuis 1950 parce qu'elles étaient sérieusement endommagées. Le nombre de diesels en service sur tous nos réseaux sera ainsi de 2,144.

En ce qui concerne notre taux de rendement, je puis vous dire qu'une analyse préliminaire indique qu'il dépasse nos prévisions. Vous apprendrez sans doute avec intérêt, par exemple, que nous prévoyons dépenser en combustible environ 38 millions de dollars de moins qu'en 1949 grâce à la diésélisation.

Outre l'économie qu'il a été possible de réaliser directement en employant des locomotives diesels, on a pu considérablement améliorer le service ferroviaire. Des chargements plus considérables, de plus grandes vitesses et une plus grande ponctualité sont seulement quelques-uns de ces avantages. La diapositive n° 27 fournit quelques données statistiques sur le rendement des trains.

Et maintenant nous arrivons au graphique n° 24.

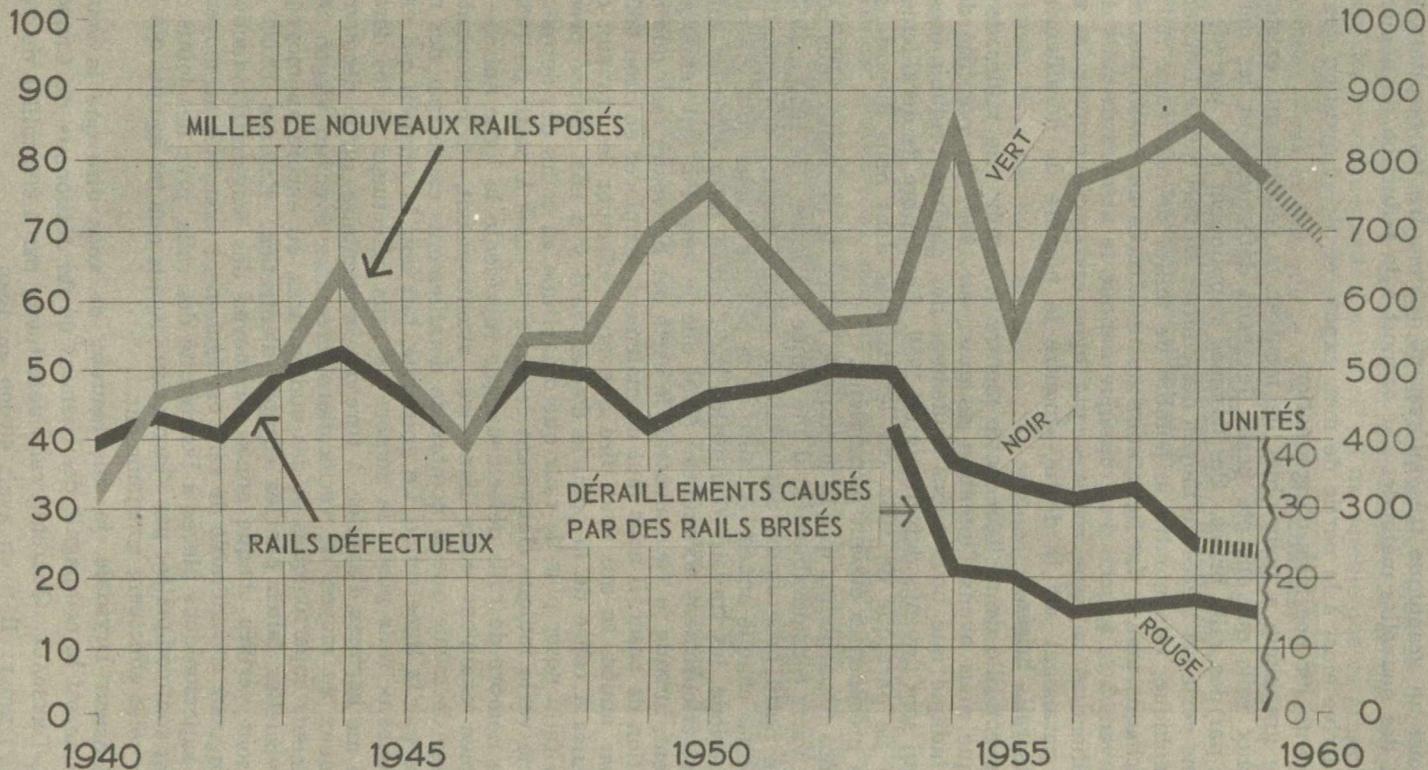
Le graphique n° 24 illustre les progrès réalisés par le service ferroviaire de la compagnie pendant les dix dernières années. Il est divisé en deux parties. La partie supérieure est un diagramme à barres qui compare les dépenses de combustible pour les locomotives diesel et les locomotives à vapeur. Les dépenses pour les locomotives diesel ont diminué de 38 millions de dollars pendant la période de dix ans, tandis que les dépenses pour les locomotives à vapeur ont augmenté de 12 millions de dollars. La partie inférieure est un diagramme à barres qui compare les dépenses de combustible pour les locomotives diesel et les locomotives à vapeur par tonne-mille. Les dépenses pour les locomotives diesel ont diminué de 1,2 cent de dollar pendant la période de dix ans, tandis que les dépenses pour les locomotives à vapeur ont augmenté de 0,4 cent de dollar. Ces deux diagrammes démontrent que les locomotives diesel sont plus économiques que les locomotives à vapeur, et que l'investissement dans les locomotives diesel est payé par les économies réalisées sur le combustible.

Diminution du nombre de rails brisés

1940 — 1960

MILLIERS

MILLES



22864-3-7

DIMINUTION DU NOMBRE DE RAILS BRISÉS

Voici un graphique très intéressant qui montre les résultats obtenus au moyen des nouvelles méthodes par rapport à la réduction du nombre de rails brisés.

J'arrive ainsi à la partie de mon exposé où il est question des effets des placements sur nos frais d'exploitation.

Ce graphique a pour objet de montrer la relation qui existe entre les nouveaux rails qui ont été posés, les rails défectueux et les déraillements causés par des rails brisés. Ces données s'appliquent à la période 1940-1960. La ligne verte est tracée au moyen des chiffres en vert qui se trouvent à droite du graphique; elle montre le nombre de milles de nouveaux rails qui sont posés chaque année. La ligne noire qui est tracée au moyen des chiffres qui se trouvent à la gauche du graphique indique le nombre de rails défectueux, en milliers, et la ligne rouge,—cette ligne est tracée d'après les chiffres en rouge paraissant sur la droite,—montre le nombre de déraillements causés par des rails brisés.

Le pointillé de la ligne verte montre le nombre de milles de nouveaux rails que nous avons l'intention de poser en 1960. Le pointillé de la ligne noire indique que nous avons seulement des chiffres préliminaires pour les rails qui sont devenus défectueux en 1959. Le nombre de déraillements (ligne rouge) ne part que de 1953, car les données dont nous disposions pour les années précédentes étaient incomplètes.

Vous remarquerez que le nombre de milles de nouveaux rails posés (ligne verte) varie considérablement d'une année à l'autre. De 1940 à 1953, l'exécution de notre programme dépendait en grande mesure des quantités d'acier disponibles chaque année. A cause de la pénurie d'acier qu'il y a eue pendant cette période, les travaux d'entretien qu'il aurait fallu effectuer sur nos rails se sont sérieusement accumulés. Ainsi que je vous l'ai fait remarquer précédemment, lorsque je vous montrais la carte des nouveaux rails que nous avons l'intention de poser, il nous faut normalement remplacer environ 660 milles de voie par année, ce qui veut dire que pour effectuer les travaux d'entretien accumulés à cause de la pénurie d'acier qu'il y a eue l'année précédente, il nous a fallu poser plus de rails que d'habitude au cours des dernières années. La ligne verte indique clairement ce qui s'est passé à partir de 1955.

Le nombre de rails défectueux que représente la ligne noire,—vous voudrez bien examiner cette ligne très attentivement,—a nettement tendance à baisser de même que le nombre de déraillements causés par des rails brisés indiqué par la ligne rouge. Le graphique fait voir la relation qui existe entre les nouveaux rails posés, le nombre de rails défectueux et les déraillements.

Je me permets d'ajouter, à titre de commentaire, qu'on découvre les rails défectueux au moyen de vérifications effectuées avec un wagon Sperry, des instruments supersoniques et des audiomètres, ou encore au moyen d'inspections visuelles faites par les équipes d'entretien. Environ 12,000 milles de voies sont vérifiés chaque année au moyen des wagons d'induction Sperry; une longueur considérable de rails est également examinée au moyen d'instruments supersoniques placés à l'extrémité des rails, près des joints. Ces vérifications sont complétées par l'inspection visuelle que les équipes qui travaillent sur les voies effectuent constamment.

Monsieur Drysdale, je suis heureux de vous dire que la source de ce graphique est la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DRYSDALE: Quarante rails défectueux par 1,000 milles de voie?

M. DINGLE: Il y en avait 40,000 en 1940.

M. DRYSDALE: Quarante mille rails défectueux en une année?

M. DINGLE: Oui.

M. FISHER: Il y a deux variables dont on peut tenir compte dans des graphiques de ce genre et qui m'intéressent, à savoir, l'intensité de l'entretien, puis les frais occasionnés par les déraillements ainsi que le degré auquel ceux-ci peuvent varier selon la longueur des trains. Est-ce que vous allez nous fournir des renseignements à ce sujet? Il me semble que ce graphique-ci ne montre qu'un côté de la médaille.

M. GORDON: Vous voulez que je vous cite des chiffres?

M. FISHER: J'aimerais savoir à quel point vos équipes d'entretien se sont ressenties de votre programme de travaux pour les rails.

Le PRÉSIDENT: A quel point il a réduit les frais d'entretien?

M. FISHER: Oui, et le personnel d'entretien.

M. GORDON: Vous abordez là un autre sujet, je crois, monsieur Fisher. Si je vous comprends bien, vous voulez savoir jusqu'à quel point nous nous servons de machines pour poser les rails, ce qui diminue le nombre de cheminots?

M. FISHER: Non, pas du tout. Il y a très certainement une relation entre les nouveaux rails que vous posez et le nombre d'hommes que vous êtes obligés d'employer pour l'entretien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, en effet.

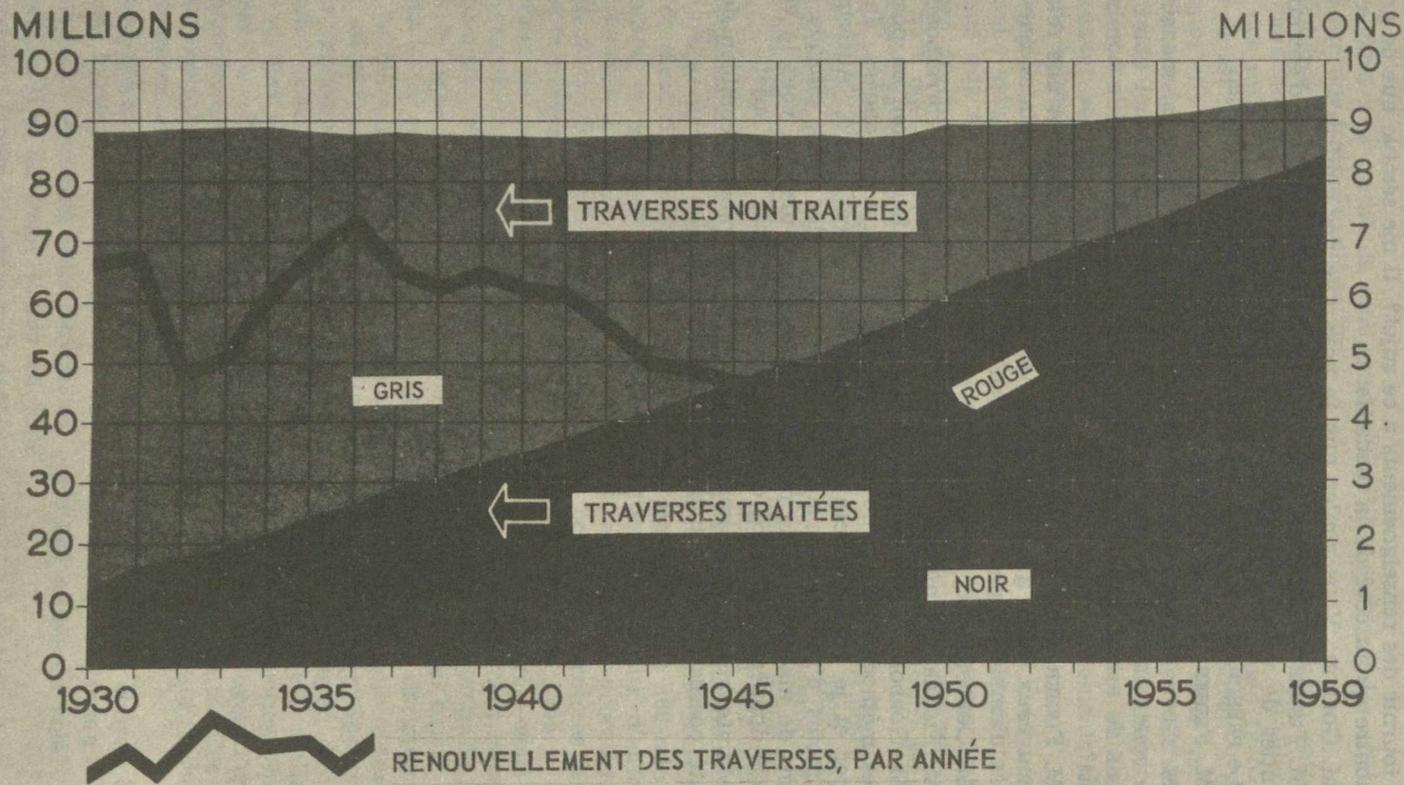
M. FISHER: J'aimerais voir à quel point ces chiffres correspondent.

M. GORDON: Voyez-vous, cela dépend de la façon dont on pose les rails, car les méthodes ont sensiblement changé au cours des années. Je vais m'en occuper et je vous donnerai des explications à cet égard. Autrement dit, il faut moins d'hommes qu'autrefois pour poser des rails, puisque nous nous servons de machines et de méthodes différentes; mais, si vous le voulez bien, je vous donnerai plus tard d'autres renseignements à ce sujet.

Maintenant, le graphique suivant, le n° 25, montre combien de traverses ont été posées et combien ont été remplacées.

Traverses en place - renouvellement des traverses

1930 - 1959



TRAVERSES EN PLACE—RENOUVELLEMENT DES TRAVERSES

Ce graphique fournit un autre excellent exemple des économies que des effets de l'investissement de capitaux les immobilisations permettent de réaliser. Le graphique fait aussi voir une caractéristique importante des investissements des chemins de fer, c'est-à-dire que la réalisation de plusieurs de ces économies se fait à longue échéance. Je veux dire par là que c'est seulement lorsque des matériaux améliorés ont été placés sur les voies pendant une période de temps égale à la durée prévue de matériaux de qualité inférieure que l'on commence à réaliser des économies et que les investissements additionnels commencent à rapporter. La durée moyenne des traverses, qui, ayant subi un traitement spécial, sont placées sur la voie principale et dont il est question dans le graphique, est de 27 à 30 ans environ, tandis que la durée des traverses qui n'ont pas subi de traitement spécial n'est que d'environ 10 ans. A l'heure actuelle, le prix d'un traverse non traitée est d'environ \$1.80, tandis que le prix d'une traverse traitée est d'à peu près \$3.

Le graphique embrasse une période de 30 ans, soit de 1930 à 1959. Toute la partie noire et grise indique le nombre total de traverses en place à la fin de chaque année. Quelle est l'unité en ce cas?

M. HUNT: Le nombre de traverses est exprimé en millions.

M. GORDON: C'est en millions de traverses; cela est-il indiqué dans le graphique?

M. HUNT: Le nombre de traverses est indiqué en millions. Par exemple, en 1930, nous avons un peu plus de 88 millions de traverses.

M. GORDON: Les flèches du graphique indiquent la gauche et l'échelle est en millions. Comme vous pouvez le voir, en lisant en haut de la partie grise et en utilisant l'échelle gauche du tableau, le nombre total de traverses en place est passé de 88 millions, en 1930, à environ 94 millions, à la fin de 1959. L'augmentation, en pourcentage, est un peu plus élevée que l'augmentation du nombre de milles de voies ferrées entretenues, qui est passé de 31,700 milles à environ 33,000 pendant la même période. Cela tient à ce que, d'après nos constatations, sur les lignes de grande circulation les traverses doivent être plus rapprochées pour fournir un plus fort appui.

Un nombre considérable de traverses non traitées ainsi que vous le constatez, ont été remplacées par des traverses traitées. C'est ce que font ressortir l'accroissement de la partie noire, qui indique le nombre de traverses traitées, et le décroissement de la partie grise qui indique le nombre de traverses non traitées et en place. Les traverses traitées, dont la durée est presque trois fois celle des traverses non traitées, ont été installées pour la première fois en grande quantité il y a environ 35 ans. Les traverses traitées ne représentaient que 15 p. 100 du nombre total de traverses en 1930, alors qu'elles représentaient près de 90 p. 100 à la fin de l'année 1959.

La ligne trouée qui traverse la partie noire et grise représente le nombre annuel en millions, de traverses remplacées, nombre qui est indiqué en rouge à la droite du graphique.

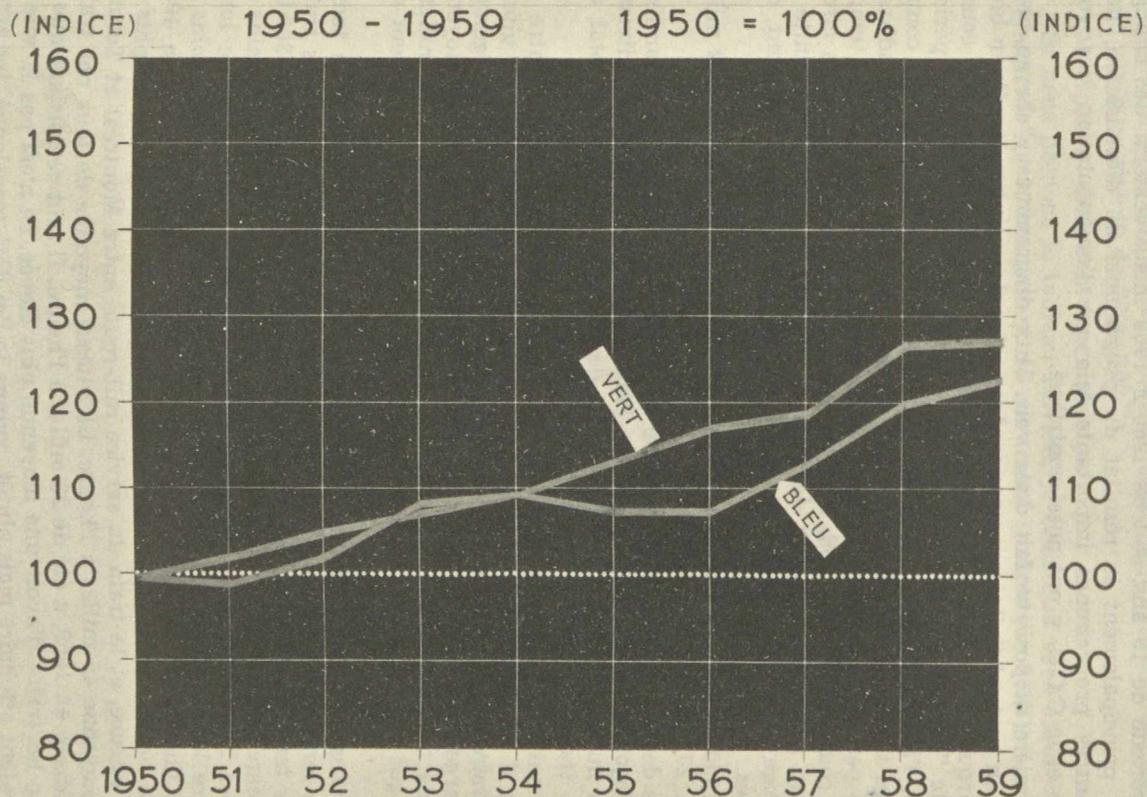
Nous avons comme ligne de conduite générale de n'employer que des traverses qui ont subi un traitement spécial, sauf pour les voies ferrées temporaires ou aux endroits où l'usure mécanique est le principal facteur qui influence la durée des traverses. Cette ligne de conduite a eu pour résultat de faire réduire le taux annuel de renouvellement, comme le fait voir la ligne rouge, 6.6 millions de traverses, en 1930, à 2.7 millions, en 1959. Cette réduction est due presque entièrement à l'usage qu'on a fait, dans le passé, de traverses ayant subi un traitement spécial.

Si des traverses traitées n'avaient jamais été posées, on estime que le nombre de traverses qui auraient dû être remplacées aurait été de 9.3 millions

en 1960. Le nombre réel de traverses à remplacer est de 2.4 millions, ce qui représente une différence de coût égale à une économie de \$18,600,000. Il nous faut nous rendre compte, toutefois, que la ligne rouge ne peut pas baisser indéfiniment et, sous réserve du nombre de milles de voie ferrée qui sont entretenues, la ligne va se stabiliser entre deux et trois millions de traverses à remplacer tous les ans.

Un autre investissement qui nous a aidé à faire des économies aussi considérables a été l'usage de selles d'appui. Ces plaques métalliques sont placées entre le rail et la traverse et elles servent à mieux répartir le poids des convois sur une plus grande étendue de la traverse et à empêcher le rail de pénétrer dans le bois. Sur l'ensemble des voies ferrées du National-Canadien, à peu près les deux-tiers des traverses sont munies de selles d'appui. Puisque nous nous proposons de mettre des selles sur presque toutes les traverses vous pouvez voir qu'il nous reste beaucoup de travail à faire. Une nouvelle selle d'appui, soit dit en passant, coûte environ \$1.20. Poursuivant cette série relative au rendement, nous passons maintenant à la diapositive numéro 27.

Indice du rendement des trains de marchandises



BLEU VITESSE MOYENNE DES TRAINS DE MARCHANDISES
 VERT CHARGE BRUTE PAR TRAIN

INDICE DU RENDEMENT DES TRAINS DE MARCHANDISES

M. GORDON: Cette série de diapositives fait voir certains indices du rendement des trains. La série comprend quatre diapositives qui montrent, sur la base 100 en 1950, le changement survenu dans plusieurs chiffres d'exploitation pour une période de 10 ans, soit de 1950 à 1959 inclusivement. Ces changements sont principalement le résultat du programme de diésélisation, mais plusieurs autres programmes importants tels que l'augmentation des voies d'évitement et le C.C.C. y ont aussi contribué.

La première diapositive fait donc voir deux diagrammes: "charge brute par train", en vert, et "vitesse moyenne des trains de marchandises", en bleu. Vous remarquerez une amélioration relativement constante de la courbe relative à la "charge", c'est-à-dire la ligne verte, durant toute cette période et, en 1959, l'indice est rendu à 128, ce qui représente 2,150 tonnes comme moyenne des trains de marchandises. La vitesse des trains de marchandises a augmenté à peu près au même rythme, en moyenne, et la stabilisation temporaire de la courbe, en 1955-1956, a été causée par le fort volume de la circulation, ce qui a eu pour résultat de faire augmenter la charge par unité de traction jusqu'à un certain point, à nuire davantage à l'acheminement des marchandises.

Entre 1950 et 1959, la vitesse moyenne des trains est passée de 16.2 milles à l'heure à 20.0 milles à l'heure.

Je crois devoir préciser que la vitesse moyenne des trains de marchandises, d'après la façon dont les chemins de fer l'enregistrent, se calcule en divisant le total des milles parcourus par les trains de marchandises par le total des heures des trains de marchandises.

Autrement dit, la vitesse est calculée d'après le temps écoulé entre les terminus et il ne faut pas la considérer comme une indication de la vitesse réelle des trains. Le temps écoulé comprend tous les arrêts dus au chargement ou au déchargement. Comme je l'ai dit, entre 1950 et 1959, la vitesse moyenne des trains de marchandises est passée de 16.2 milles à l'heure à 20 milles à l'heure, ce qui constitue une amélioration très remarquable du rendement des trains.

Les heures des trains de marchandises comprennent seulement le temps écoulé d'un terminus à l'autre et ne comprennent pas le temps que les trains passent aux terminus mêmes. Le National-Canadien exploite plus de 300,000 trains de marchandises par année, dont un tiers environ sont des trains de marchandises locaux qui font de nombreux arrêts et qui subissent de longs retards entre les terminus. Ces trains ont une vitesse moyenne de moins de 15 milles à l'heure; la vitesse réelle a été de 13.5 milles à l'heure, en 1959. Plusieurs de nos trains directs de marchandises ont une moyenne de plus de 30 milles à l'heure, et le train du service rail-route entre Montréal et Toronto atteint en moyenne 45 milles à l'heure. La vitesse moyenne de tous nos trains de marchandises, en 1959, a été de 20 milles à l'heure. Il faut remarquer que ce qui empêche les trains d'avoir une moyenne plus élevée, ce n'est pas la vitesse qu'ils pourraient atteindre mais plutôt, comme je l'ai déjà mentionné, les arrêts qu'ils doivent faire, le travail à exécuter et les retards subis entre les terminus.

M. DRYSDALE: Pourquoi l'année 1950 est-elle prise comme base, alors que tous les autres graphiques se servaient de l'année 1949? Je sais que vous avez dit que la diésélisation avait eu lieu en 1950. Est-ce la seule raison?

M. GORDON: Oui.

M. DRYSDALE: La vitesse des autres ne vous intéressait pas...

M. GORDON: Non, car nous avons pensé qu'il ne valait pas la peine d'indiquer les années antérieures à l'année 1950. Les locomotives à vapeur étaient

déjà en voie d'élimination lorsque notre chemin de fer fonctionnait encore à la vapeur. Nous avons commencé cette série de graphiques.

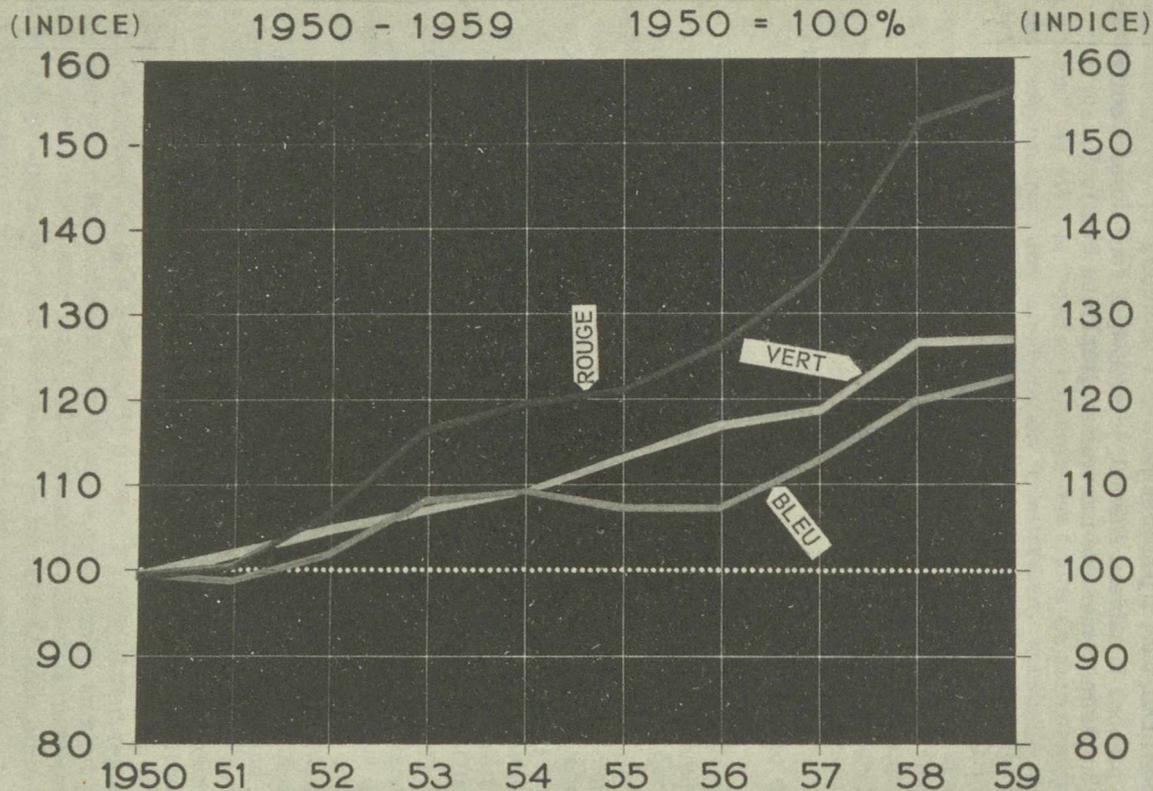
M. BENEDICKSON: Monsieur Gordon, nous avons beaucoup entendu parler de la longueur accrue des trains comme résultat de la diésélisation. Ce graphique démontre-t-il que dans l'espace de seulement neuf ans la charge moyenne par train a augmenté de 28 p. 100?

M. GORDON: Oui, c'est à peu près ça.

Si nous prenons le tableau suivant, je crois que vous aurez d'autres renseignements sur le rendement de nos trains (graphique 27-2).



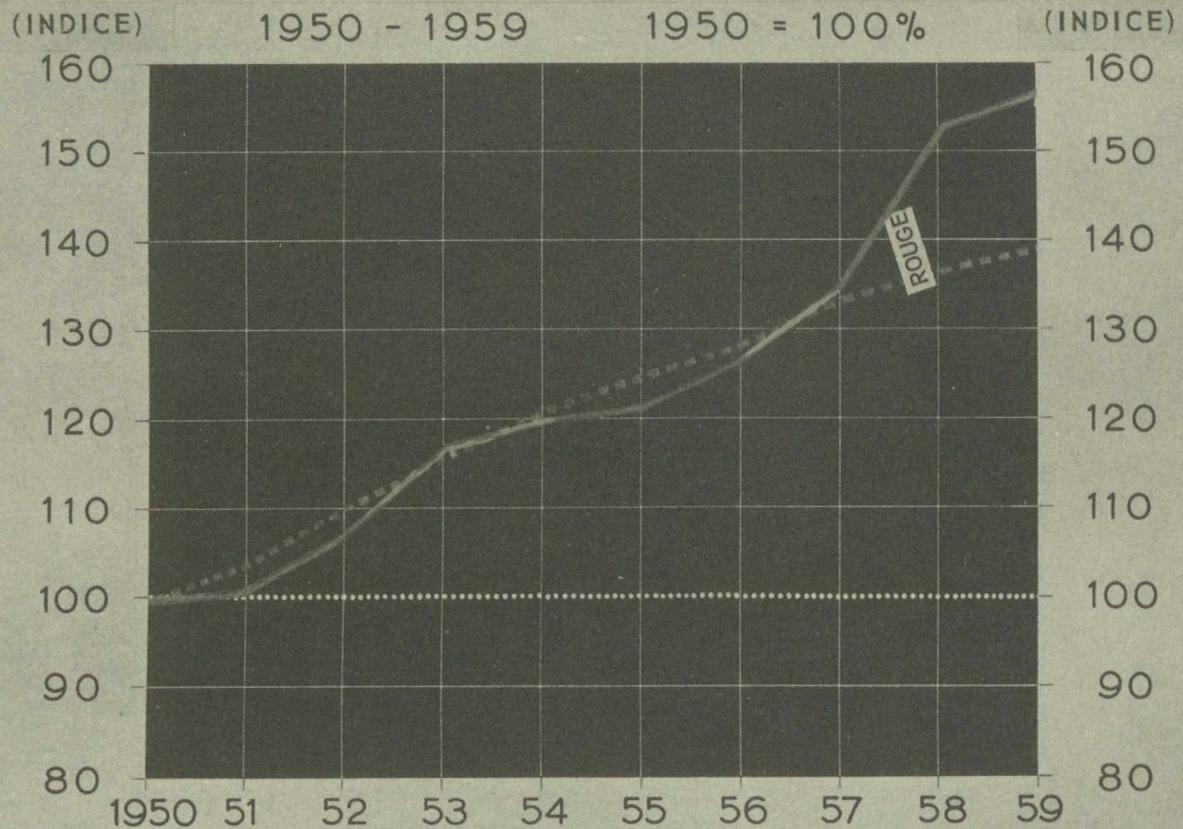
Indice du rendement des trains de marchandises



BLEU VITESSE MOYENNE DES TRAINS DE MARCHANDISES
 VERT CHARGE BRUTE PAR TRAIN
 ROUGE TONNES - MILLES BRUTES PAR TRAIN - HEURE

M. GORDON: Le produit de la charge des trains et de la vitesse des trains, (diapositive n° 27-2), donne les "Tonnes-milles brutes par train-heure", sur la ligne rouge. Cette statistique est un indice commun du rendement des trains depuis plusieurs années et la plupart des chemins de fer l'utilisent. Veuillez bien remarquer qu'en 1959 l'indice de la ligne rouge atteignait 157, soit une augmentation de 57 p. 100 par rapport à 1950.

Indice du rendement des trains de marchandises



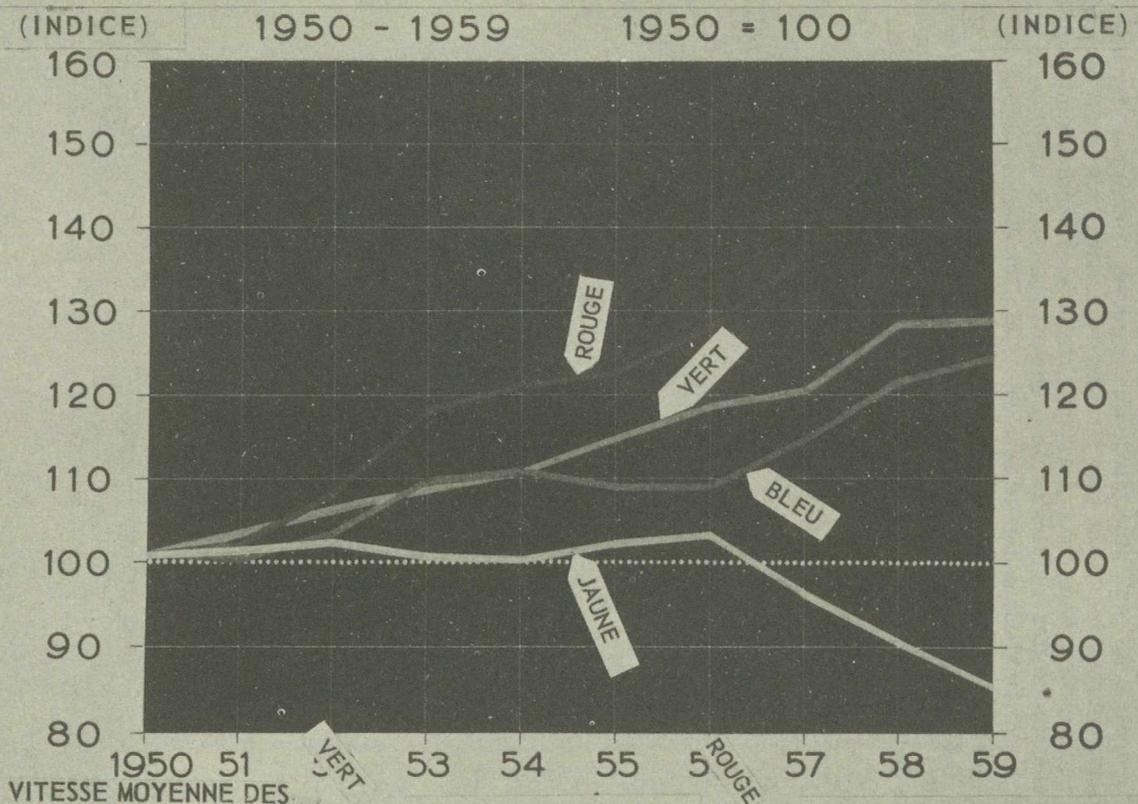
TONNES - MILLES BRUTES PAR TRAIN DE MARCHANDISES - HEURE

ROUGE N.-C. É.-U. A., CHEMINS DE FER DE PREMIÈRE CLASSE

27-3

M. GORDON: La diapositive suivante, le n° 27-3, conserve la ligne rouge, l'indice des "Tonnes-milles brutes par train de marchandises-heure", pour le National-Canadien, et ajoute l'indice de la même statistique relativement à des chemins de fer de première classe des États-Unis, en ligne rouge pointillée. Veuillez remarquer que l'amélioration, dans les deux courbes, est à peu près constante jusqu'en 1957: cette année-là, le rendement des trains du National-Canadien augmente à un taux plus rapide que celui des chemins de fer américains. Ces deux courbes indiquent que le taux d'améliorations, dans les deux cas, a été à peu près le même; mais il est important de se rendre compte qu'en général les chemins de fer américains de première classe ont été diésélisés en 1956 et que le National-Canadien le sera en 1960. Cet élément influence les taux relatifs d'amélioration, entre 1956 et 1959. Nous ne devons pas non plus oublier que ce graphique fait voir seulement le taux d'amélioration et que les statistiques des chemins de fer américains ont été et sont encore plus élevées, parce que la densité de la circulation y est beaucoup plus considérable.

Indice du rendement des trains de marchandises



BLEU
JAUNE

VITESSE MOYENNE DES TRAINS DE MARCHANDISES
TONNES PAR TRAIN
T-M-B, PAR TRAIN-HEURE
TONNES - MILLES BRUTES PAR UNITÉ DE TRACTION - MILLE DE 50,000 LIV. (LOC. À VAPEUR ET DIESEL)

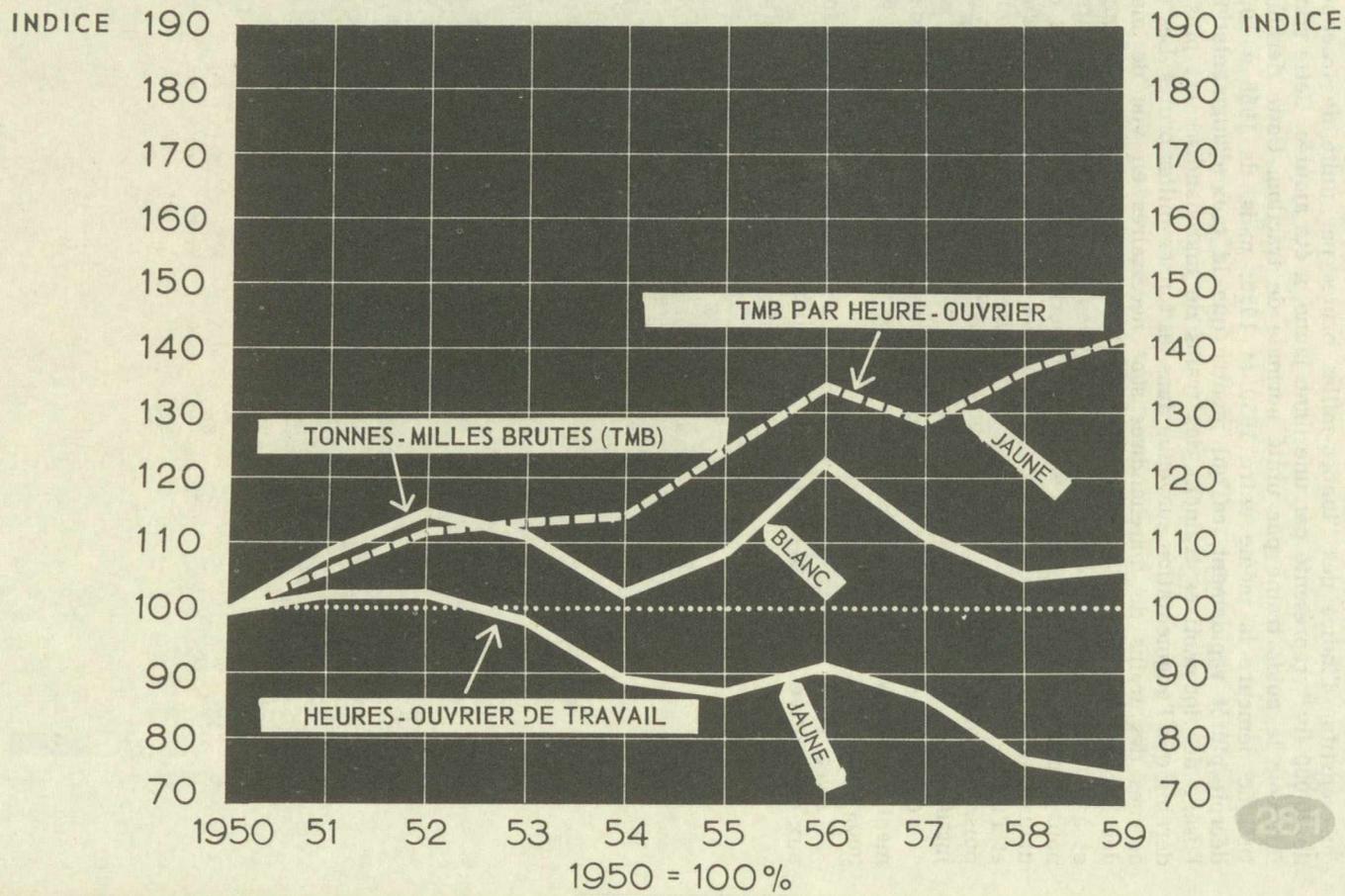
M. GORDON: Sur la dernière diapositive de cette série, soit le n° 27-4, nous revenons aux lignes verte et bleue. Nous avons conservé la ligne rouge, "tonnes-milles brutes par train de marchandises-heure"; une quatrième ligne, qui constitue l'indice des "tonnes-milles brutes par unité de traction-mille de 50,000 liv.", représenté par une ligne jaune, a été ajoutée. Cette statistique fait voir le poids traîné par unité normale de traction. Cette dernière statistique demeure la même entre 1950 et 1956; mais, de 1956 à 1959, elle décroît plutôt rapidement, ce qui montre que le taux d'augmentation dans l'usage des locomotives traînant des trains de marchandises est plus considérable que l'augmentation survenue dans les tonnes-milles brutes. Les vitesses accrues des trains de marchandises sont nécessaires en vue de maintenir des horaires concurrentiels et de fournir les services essentiels au maintien et à l'augmentation de la circulation que nous offrent les expéditeurs. Nous nous rendons compte que cet élément du service pourrait être plus dispendieux que de raison et ce problème, c'est-à-dire la vitesse des trains, les charges et l'utilisation de la force motrice, est étudié avec attention pour que nous puissions fournir le service requis au plus bas prix possible que nous puissions justifier.

Ce problème fait l'objet d'études attentives, car nous voulons voir comment nous pouvons justifier les demandes de services par rapport au revenu que nous offre la circulation.

Avec votre permission, je vais maintenant passer à la série suivante, aux diapositives 28-1 à 28-4, qui sont les indices de l'exploitation.

Indices de l'exploitation 1950-1959

HEURES-OUVRIER ET PRODUCTION



INDICES DE L'EXPLOITATION, 1950-1959

Dans cette série de diapositives, nous montrons quelques indices de l'exploitation. Je crois que vous allez trouver cette série, qui a trait à la productivité, très intéressante. Elle se rapporte à la période qui va de 1950 à 1959.

Depuis quelque temps, nous essayons de déterminer l'effet qu'a sur l'exploitation l'achèvement presque complet de certaines de nos entreprises les plus importantes. Des sommes considérables ont été consacrées à la modernisation du chemin de fer et bien que, dans certains cas, les résultats financiers ne doivent se faire sentir qu'à longue échéance, comme je viens de l'expliquer et que, dans d'autres cas, de fortes sommes soient consacrées à des entreprises qui ne sont pas encore terminées, nous croyons que des améliorations notables devraient être évidentes dans l'exploitation des trains et dans l'entretien du chemin de fer et de l'outillage.

Cette série compte aussi quatre diapositives et je vais essayer de vous faire voir les effets que les programmes de modernisation, les nouvelles méthodes, les augmentations de salaires et de coût du matériel, etc. ont eu sur la productivité et sur les frais d'exploitation.

Le service en question, qui emploie à peu près 83 p. 100 de tout le personnel du chemin de fer, voit au fonctionnement des trains et à l'entretien de l'outillage, des voies ferrées et des immeubles. C'est dans ce service que j'attends des améliorations, dans la productivité, assez considérables pour justifier nos principaux programmes d'immobilisations.

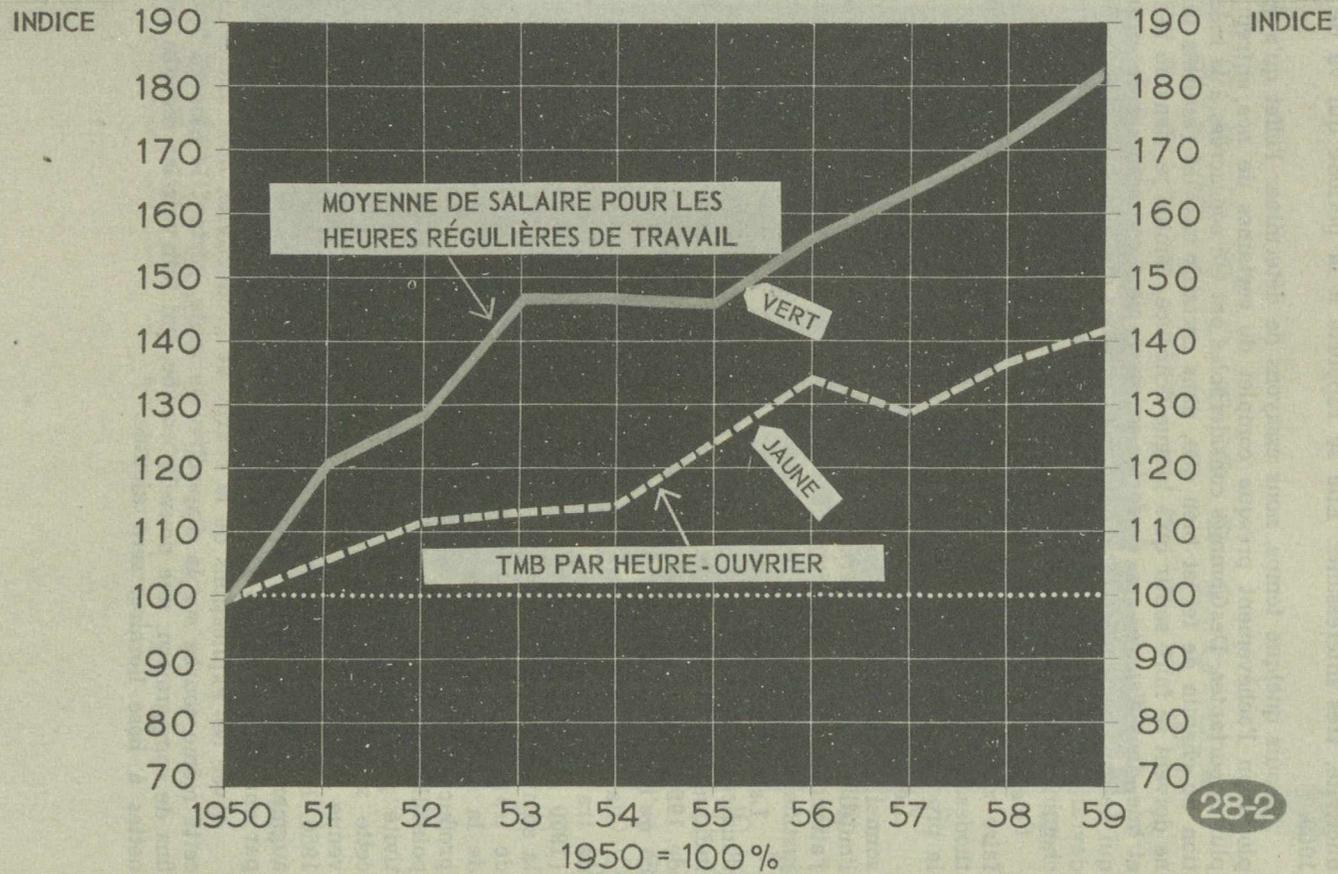
La première diapositive, le n° 28-1, fait voir trois courbes ou un tracé d'indices qui ont trait à l'année 1950. La ligne d'en bas, de couleur jaune, indique très clairement que le total des heures-ouvrier a baissé régulièrement de 1950 à 1959, pour aboutir, en 1959, à un indice d'environ 75 p. 100 de ce qu'il était en 1950.

La ligne blanche, qui se rapporte aux tonnes-milles, représente la somme de travail fondamentale du service et elle est, elle aussi, à base d'indice (1950 égale 100). Il y a eu de grandes fluctuations, dans cette ligne-là, car la somme maxima de travail est arrivée en 1956, alors qu'en 1959, la somme de travail n'est supérieure que de 7 p. 100 à celle de 1950. La proportion de la somme de travail et d'heures-ouvrier donne une idée générale de la productivité et des tonnes-milles brutes par heure-ouvrier; c'est la ligne jaune pointillée qui fait voir cela. La courbe montre une augmentation de la productivité pour chaque année, sauf pour l'année 1957, ce qui indiquerait que, cette année-là, nous n'avons pas réagi assez vite à la baisse rapide survenue dans la somme de travail, à la suite de la forte activité observée en 1956. En 1959, l'indice de la productivité atteignait 142, ce qui indique une augmentation moyenne, pour une période de neuf ans, d'environ 4½ p. 100 par année, par rapport à 1950.

Avec ces explications de la courbe de productivité, nous allons conserver cette même courbe sur la diapositive suivante, portant le numéro 28-2. Pour fins de comparaison, une nouvelle courbe, qui fait voir les recettes moyennes nettes à base horaire, sera ajoutée.

Indices de l'exploitation 1950-1959

PRODUCTIVITÉ ET SALAIRES



28-2

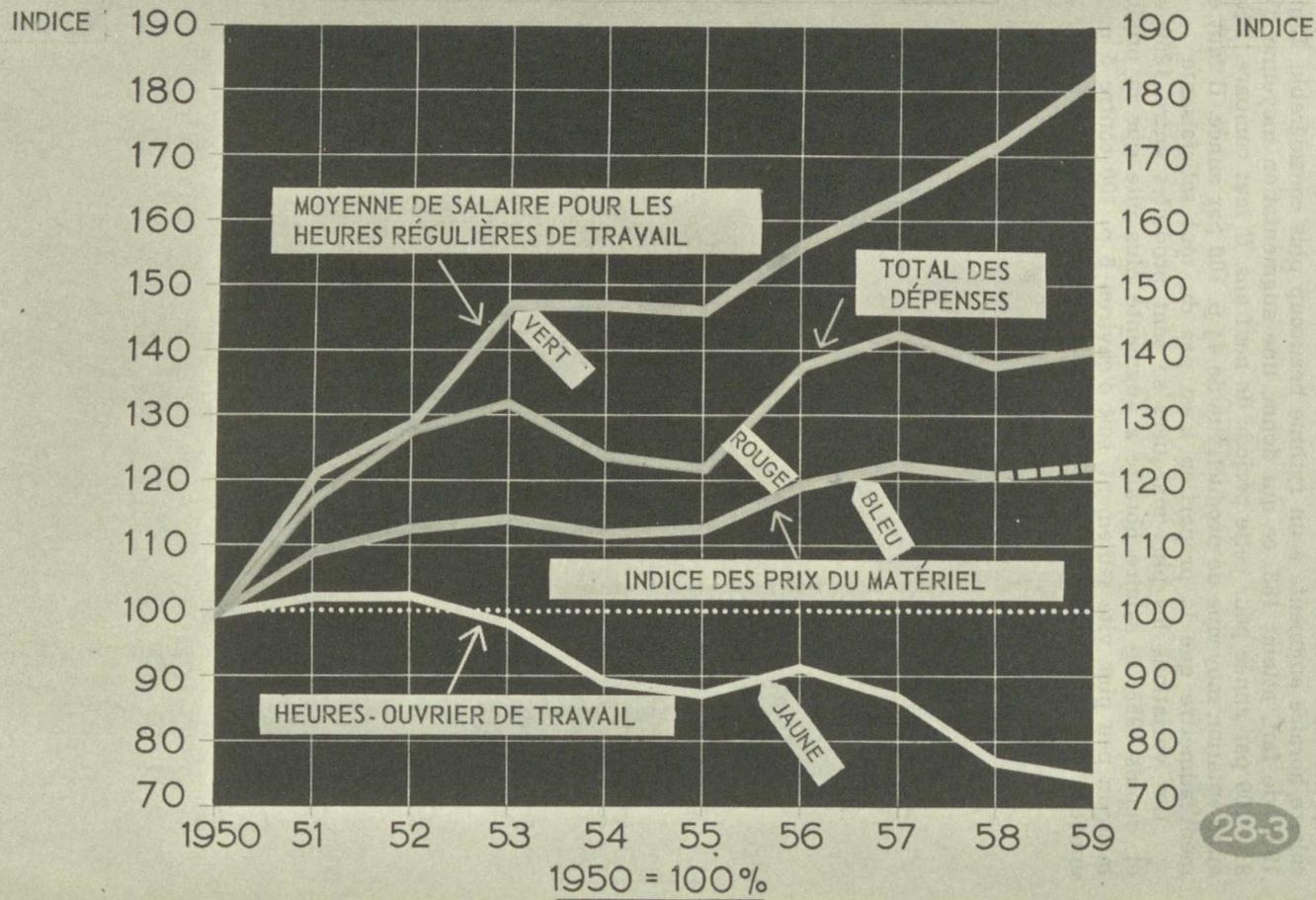
La nouvelle courbe sur la diapositive portant le numéro 28-2 indique, en vert, la "moyenne de salaire pour les heures régulières de travail". Il est maintenant possible de comparer les salaires et la productivité. Vous remarquerez que, malgré l'amélioration sensible de l'indice de la productivité, l'indice du salaire horaire augmente à un rythme beaucoup plus considérable. L'indice de 1959, de fait, atteint 183, ce qui donne une augmentation moyenne d'environ 9 p. 100 par année pour cette période de neuf ans. Il faut comparer cela à une augmentation moyenne de productivité de 4½ p. 100 par année. Il faut évidemment admettre que la proportion n'est pas du tout satisfaisante.

Les variations les plus marquées se sont produites entre 1950 et 1953, et, depuis 1953, le salaire horaire a augmenté plus vite que la productivité, mais un peu plus vite seulement, soit d'environ 6 p. 100 contre 5 p. 100 par année.



Indices de l'exploitation 1950-1959

HEURES-OUVRIER ET DÉPENSES

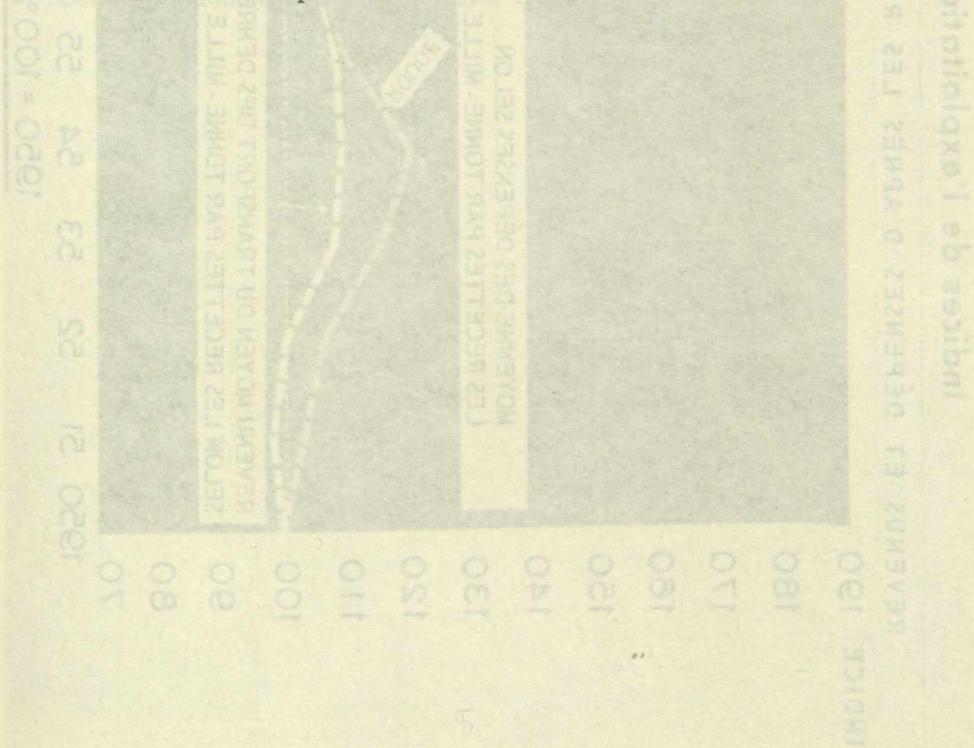


28-3

La diapositive suivante, le numéro 28-3, conserve la ligne verte qui représente la moyenne du salaire horaire. L'indice des heures-ouvrier de travail figure encore en jaune et nous avons ajouté deux courbes. La courbe bleue fait voir l'indice des prix du matériel et la courbe rouge représente le total des dépenses.

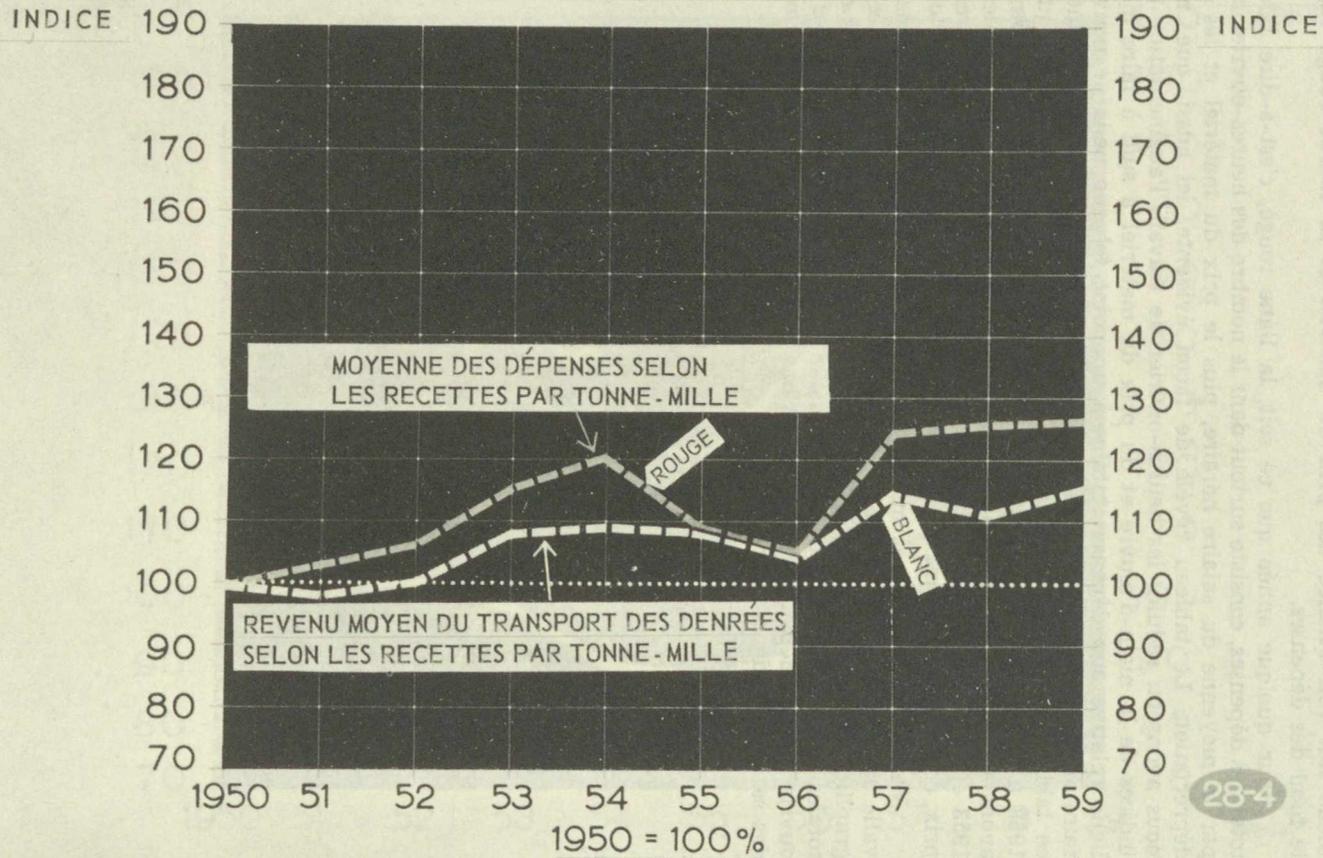
Pour quelque année que ce soit, la ligne rouge, c'est-à-dire l'indice du total des dépenses, consiste surtout dans le nombre des heures-ouvrier multiplié par la moyenne du salaire horaire, plus le prix du matériel et les frais de dépréciation. Le tableau révèle de façon évidente, ici aussi, que, même si nous avons pu réduire les heures-ouvrier de travail, l'augmentation dans les indices de la main-d'œuvre et du prix du matériel a suffi à faire monter la ligne relative aux dépenses totales à un point tel que nous ne pouvons pas faire de profits, à l'heure actuelle. Il y a deux périodes très intéressantes, dans ce tableau, que j'aimerais signaler à votre attention. La période qui va de 1953 à 1955 fait voir que, grâce à des salaires et à des prix constants, nous avons pu faire des réductions considérables dans les dépenses totales. Entre 1953 et 1955, nous avons bénéficié d'une stabilité relative des salaires et des prix, ce qui nous a permis de réduire considérablement nos dépenses totales.

Vous vous rappellerez que le graphique 28-1 indiquait que, dans l'intervalle qui va de 1956 à 1959, notre travail a considérablement décliné. Ce graphique numéro 28-3 indique que, durant cette même période, les dépenses totales sont demeurées à peu près constantes malgré la diminution des heures-ouvrier. Si les dépenses totales n'ont pas baissé, cela est dû à l'augmentation des salaires et de la dépréciation.



Indices de l'exploitation 1950-1959

REVENUS ET DÉPENSES D'APRÈS LES RECETTES PAR TONNE-MILLE



28-4

La diapositive suivante, la dernière de la présente série, porte le numéro 28-4 et est une comparaison des revenus et des dépenses selon un dénominateur commun: le recettes par tonne-mille. La ligne rouge pointillé est l'indice de la moyenne des dépenses d'exploitation selon les recettes par tonne-mille. La ligne a baissé, en 1954-1955, parce que nous avons pu diminuer les dépenses totales grâce à un volume de travail qui a été presque constant; la baisse s'est maintenue jusqu'en 1956, parce que, cette année-là, l'augmentation du transport a dépassé l'augmentation de nos dépenses.

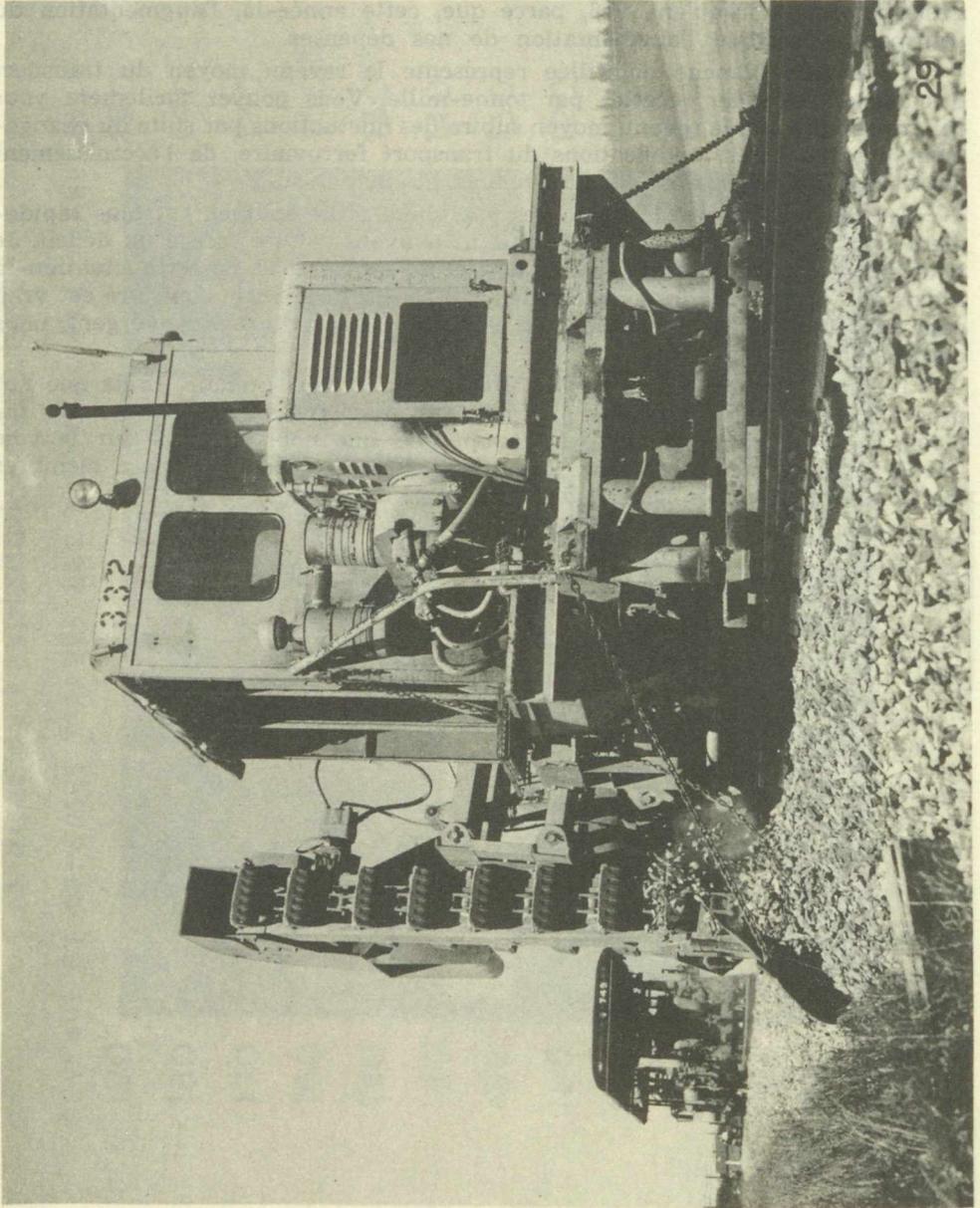
La courbe blanche pointillée représente le revenu moyen du transport des durées selon les recettes par tonne-mille. Vous pouvez facilement vous rendre compte que le revenu moyen subira des fluctuations par suite du changement des taux, des modifications du transport ferroviaire, de l'accroissement du service rail-route, des taxes convenues, et ainsi de suite.

En général, lorsque les dépenses par tonne-mille augmentent plus rapidement que les revenus par tonne-mille, nous avons à faire face à un déficit. Je vous signale les périodes de 1953 à 1954 et de 1957 à 1959, où cette situation-là a existé et où nous avons subi des déficits. Naturellement, le contraire est vrai, comme en font foi les années 1955 et 1956, où les deux courbes convergent; nous avons alors fait des profits.

Je pense que cela termine la série qui a fait voir certains effets que nos programmes d'immobilisations exercent sur nos prévisions. Le prochain tableau que je vous montrerai est un appareil que nous utilisons sur la voie ferrée. Auriez-vous l'obligeance, monsieur Dingle, d'expliquer aux membres du Comité le fonctionnement de cette machine?

titre, les pensions, l'assurance collective, les avantages
 d'indemnité des accidents et l'assurance chômage.
 Les chiffres à la droite du graphique témoignent dans le tableau
 1950, le coût des avantages marginaux s'élevait à 50 millions de dollars
 soit 10 p. 100 du coût total de la main-d'œuvre. En 1956, ce coût
 de tels avantages a monté de \$44.500.000 à \$74.500.000, soit 10 p. 100

La disposition suivante, in dernière de la présente série, porte le numéro 28-4 et est une comparaison des revenus et des dépenses selon un dénominateur commun: le recettes par tonne-mille. La ligne rouge pointillée est l'indice de la moyenne des dépenses d'exploitation selon les recettes par tonne-mille. La ligne a été tracée en 1954-1955 parce que nous avons pu diminuer les dépenses totales grâce à un volume de travail qui a été presque constant, la baisse



DISTRIBUTEUR À BALLAST

M. DINGLE: La machine illustrée au premier plan de cette diapositive est un distributeur à ballast qui recueille le ballast placé sur les contreforts de la rampe soutenant la voie à l'aide de wagons à ballast. Grâce à un dispositif de bennes à chaînes aménagé des deux côtés, la machine soulève le ballast et le dépose entre les rails. Elle égalise aussi plus ou moins les contreforts. Elle est manœuvrée par un seul homme et fait le travail de quelque 30 hommes, en moyenne.

L'autre machine, à l'arrière-plan, est un bourroir à ballast. Elle travaille à l'unisson du distributeur à ballast et tasse le ballast entre les traverses. Toute l'opération augmente considérablement le rendement de nos effectifs préposés à l'entretien des voies et améliore la qualité du roulement sur celles-ci. Le bourroir à ballast est aussi manœuvré par un seul homme et exécute, en moyenne, le travail de quelque 16 hommes.

Les deux machines travaillent ensemble couvrent environ trois quarts de mille par jour.

Cette photographie fut prise lors de l'exécution même des travaux entrepris entre Halifax et Truro l'été dernier.

M. CHEVRIER: Quel est le coût de cette machine?

M. DINGLE: Le distributeur coûte \$40,500 et le bourroir, \$45,000.

M. GORDON: Nous en avons maintenant presque fini avec ce graphique.

Le suivant, le n° 30, est très intéressant. Il porte sur le coût de la main-d'œuvre et des heures de travail sur nos lignes canadiennes.

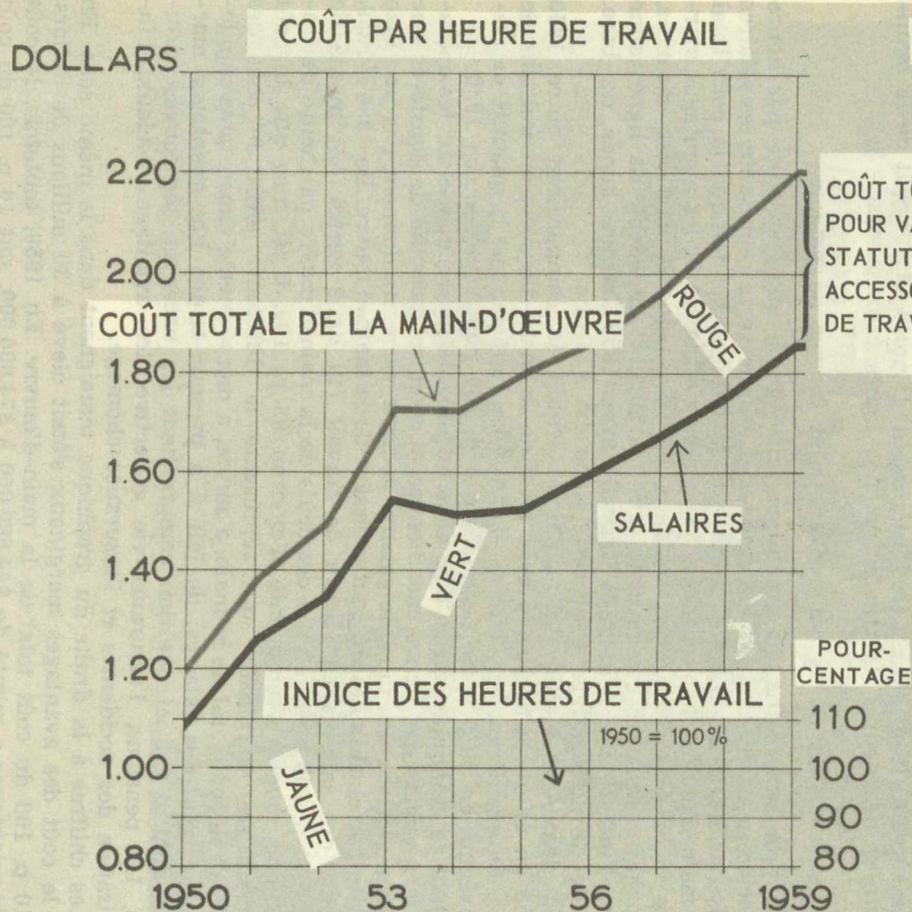
Coût de la main-d'œuvre et heures de travail

La première moitié du graphique fait voir ce qu'il en coûte par heure à la société pour chacun de ses employés. La ligne verte représente les salaires actuels par heure de travail, tandis que la ligne rouge indique le coût total de la main-d'œuvre, les vacances, les congés statutaires et les avantages marginaux inclus. L'espace entre les deux lignes marque le coût des vacances, des congés statutaires et des avantages marginaux seulement. La ligne jaune montre l'indice des heures de travail, avec 1950 comme année de base. L'échelle de pourcentage pour cette ligne est à droite.

La deuxième moitié du graphique établit la comparaison entre 1950 et 1959 en ce qui concerne le coût total de la main-d'œuvre, en millions de dollars. En examinant ces données, il faut vous rappeler que la quantité de travail exécuté en 1959 a été de quelque 7 p. 100 plus élevée qu'en 1950.

Dans ce graphique, établi d'après la documentation recueillie sur les opérations ferroviaires des lignes canadiennes, il vous est possible de constater que les augmentations des taux de salaire, la ligne verte, ne donnent pas une idée complète par elles seules du coût croissant de la main-d'œuvre. De 1950 à 1959, les coûts des salaires par heure de travail (la ligne verte) ont monté de quelque 71 p. 100 mais le total des coûts de la main-d'œuvre par heure de travail (ligne rouge) a augmenté d'environ 83 p. 100. C'est dire que le coût des avantages marginaux, qui représente la différence entre le coût des salaires et le coût total de la main-d'œuvre, a monté même encore plus rapidement que celui des salaires; de fait il a presque triplé. Les avantages marginaux dont il est ici question comprennent les vacances, les congés statutaires, les pensions, l'assurance-vie collective, les avantages sociaux, l'indemnisation des accidentés et l'assurance-chômage.

Les chiffres à la droite du graphique témoignent dans le même sens. En 1950, le coût des avantages marginaux s'était élevé à 30 millions de dollars, soit 10 p. 100 du coût total de la main-d'œuvre. En 1959, toutefois, le coût de tels avantages a monté de \$44,600,000 à \$74,600,000, soit 16 p. 100 du coût



COÛT TOTAL À LA SOCIÉTÉ

EN MILLIONS DE DOLLARS

	1950	1959
COÛT TOTAL DE LA MAIN-D'ŒUVRE	297.5	467.0
POUR VACANCES, CONGÉS STATUTAIRES ET AVANTAGES ACCESSOIRES QUANT AUX HEURES DE TRAVAIL FOURNIES	30.0	74.6
	267.5	392.4

**Coût de la main-d'oeuvre
et
heures de travail**

LIGNES CANADIENNES
1950 - 1959

total de la main-d'œuvre. Durant la même période, le coût total de la main-d'œuvre a augmenté de \$169,500,000, ou 57 p. 100, en dépit d'une réduction de 14 p. 100 dans les heures de travail des employés.

M. FISHER: Qu'entendez-vous par "lignes canadiennes"?

M. GORDON: Toutes les lignes qui se trouvent au Canada, à l'exclusion de celles que nous avons aux États-Unis.

M. FISHER: Non compris le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Non monsieur.

M. CHEVRIER: Avez-vous un graphique montrant ce que coûtent les lignes du National-Canadien aux États-Unis?

M. GORDON: Je ne l'ai pas ici.

M. CHEVRIER: Il serait intéressant de comparer les coûts de la main-d'œuvre et des heures de travail sur les lignes du National-Canadien aux États-Unis.

M. GORDON: Nous n'avons pas ce graphique. Avez-vous l'impression, monsieur Hunt, que nos lignes aux États-Unis enregistraient une différence plus élevée?

M. HUNT: Le taux payé serait plus élevé, mais la diminution des heures de travail sur les lignes aux États-Unis marquerait à peu près la même évolution qu'au Canada.

M. CHEVRIER: Vous n'avez pas les chiffres du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Non, mais nous pourrions nous les procurer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Avez-vous des données séparées pour vos employés qui sont préposés au fonctionnement des trains et pour votre personnel sédentaire, ou mettez-vous les deux groupes ensemble dans votre statistique.

M. GORDON: Oui, nous aurions des chiffres pour le personnel sédentaire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais ils sont inclus dans le graphique.

M. GORDON: Celui-ci donne le coût de la main-d'œuvre pour toutes les lignes canadiennes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demandais si vous mettiez ensemble les données concernant les préposés au fonctionnement des trains et celles s'appliquant au personnel sédentaire.

M. H. HUNT: Nous n'avons pas ces chiffres ici.

M. GORDON: Mais vous les avez.

M. HUNT: En effet.

M. CHEVRIER: Ai-je bien compris? Avez-vous dit que le Pacifique-Canadien n'était pas inclus dans ce graphique?

M. GORDON: Non, il n'est question ici que du National-Canadien.

M. CHEVRIER: J'aimerais connaître le coût des lignes du National-Canadien aux États-Unis.

M. GORDON: Ah oui.

M. CHEVRIER: Mais vous n'avez pas ces chiffres.

M. GORDON: Je ne les ai pas, monsieur, mais je suppose qu'en général,— et la chose a été confirmée, les heures de travail suivraient à peu près la même courbe que celle qui paraît sur ce graphique. Le taux des salaires, cependant, serait plus élevé.

M. CHEVRIER: Il n'a rien dit au sujet des coûts plus élevés des avantages marginaux.

M. GORDON: Ils seraient tout aussi élevés.

M. BENEDICKSON: À ce stade-ci, verriez-vous un rapport entre une telle hausse et l'augmentation des taux de transport? Avez-vous un indice à ce sujet? Le coût total de votre main-d'œuvre, lorsqu'il monte à l'unité de \$1.20 à \$2.20, donne quelque chose comme 60 p. 100 et plus.

M. GORDON: En effet.

M. BENEDICKSON: Or, au sujet de votre indice global des taux de transport . . .

M. GORDON: Oui?

M. BENEDICKSON: . . .quel changement y aurait-il si nous comparions 1950 à 1959?

M. GORDON: Je crois que nous avons relevé ce point dans un autre graphique.

M. HUNT: Oui, dans le graphique 28-4.

M. GORDON: Voudriez-vous montrer le graphique 28-4? Nous pourrions ainsi le voir.

M. HUNT: Ici est le revenu moyen par tonne-mille pour tout l'ensemble et le calcul a été fait d'après un indice. Vous constaterez une légère augmentation dans celui-ci, le chiffre de 1959 s'établissant à quelque 1.6c. et représentant une hausse d'environ 15 p. 100 sur 1950.

M. GORDON: Cela répond-il à votre question? Comme vous le voyez, il ne s'agit pas ici d'une courbe des taux.

M. BENEDICKSON: Je pensais à une courbe des taux. Quelle augmentation générale aurait-il pu y avoir dans les taux de transport de 1950 à 1959?

M. GORDON: Naturellement vous en venez encore au problème des augmentations brute et réelle des taux de transport.

M. DRYSDALE: Avez-vous dit 1.6c.?

M. HUNT: Oui.

M. GORDON: La statistique dont je dispose n'est pas établie sur la même base, monsieur Benidickson, mais sur celle de l'indice de 1935-1939 qui égale 100. En 1950, le revenu moyen du transport par tonne-mille était de 142.5 par rapport à l'indice de 1935-1939, et en 1959, il était de 165. Maintenant, si vous le mesurez au regard du niveau permis d'augmentation vous constaterez que le chiffre de 1950 était de 145 et qu'il a monté à 257 en 1959. Par conséquent, l'augmentation permise était à un indice de 257, mais celle que nous avons effectivement eue était de 165.

M. BENEDICKSON: Le taux général a monté beaucoup plus que les taux des salaires. Vous n'obtenez pas un profit net sur cela?

M. GORDON: Non. En d'autres mots, nous n'avons pu obtenir de revenus additionnels dans les montants requis pour couvrir les coûts augmentés des salaires et du matériel.

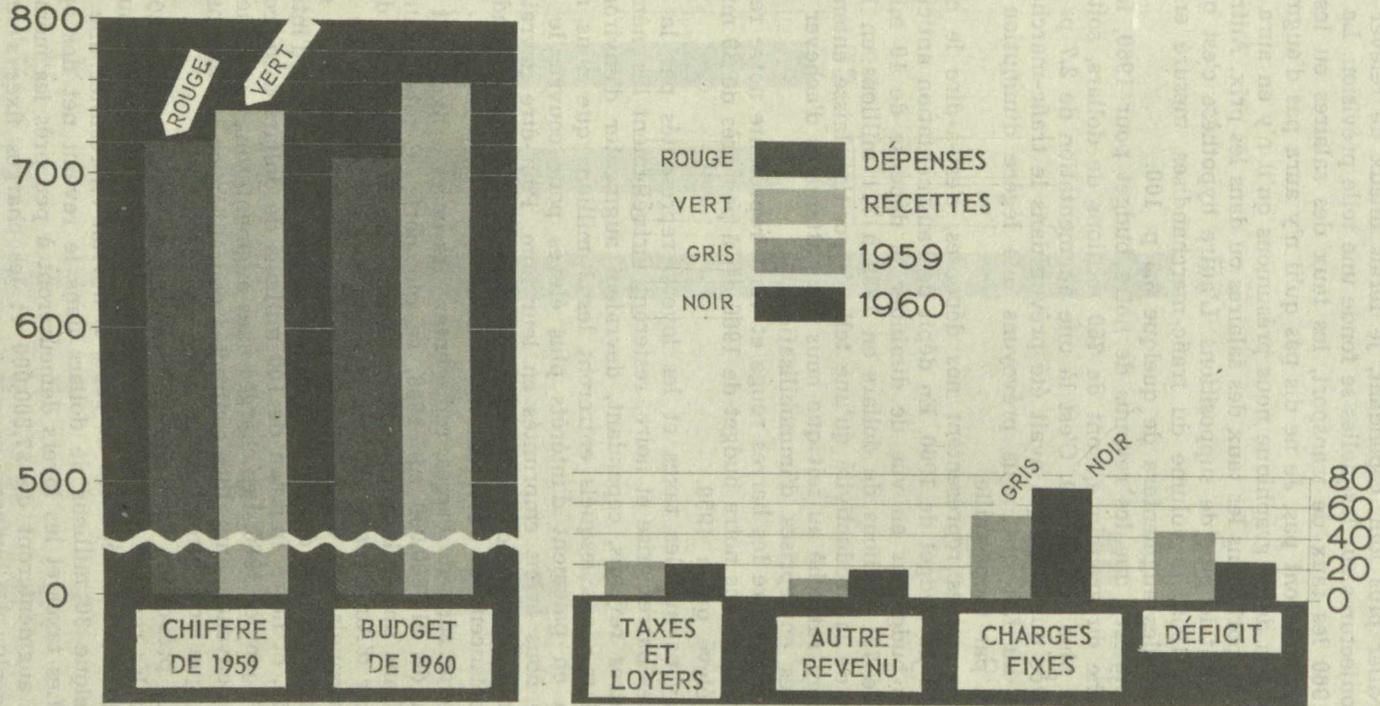
M. CARTER: Avez-vous un graphique qui montre l'effet des taux de transport sur les revenus lorsque ceux-ci sont sur le point de baisser, lorsqu'une augmentation des taux de transport ne signifie aucun gain?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il vous serait possible de faire entrer de tels détails dans un graphique. Nous en avons une idée générale en étudiant la circulation sur notre réseau. De fait, nous savons que notre revenu réel baisse de plus en plus. Chaque fois que les taux de transport sont augmentés, c'est un peu moins de notre circulation ferroviaire qu'une telle augmentation vise. Nous avons fourni des chiffres là-dessus à l'audition de la dernière cause concernant les taux de transport.

Pourrions-nous maintenant passer au graphique suivant, au n° 31?

Budget d'exploitation de 1960

PAR RAPPORT AU CHIFFRE DE 1959



EN MILLIONS DE DOLLARS

Budget d'exploitation de 1960:

Venons-en maintenant à notre budget d'exploitation pour 1960, dans lequel nous prévoyons un déficit de 24 millions de dollars.

Avant d'aller plus loin, cependant, je ferais mieux de relever les deux principales conjectures sur lesquelles se fonde une telle prévision. La première c'est qu'en 1960 les taux de transport, les taux des salaires ou les prix du matériel n'augmenteront pas. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas d'augmentation, mais pour les fins de ce graphique nous présumons qu'il n'y en aura pas dans les taux de transport, dans les taux des salaires ou dans les prix. Autrement ce serait à qui ferait le plus de suppositions. L'autre hypothèse c'est que, comparativement à 1959, le volume du trafic-marchandises, mesuré en tonnes-milles commerciales augmentera de quelque 3.3 p. 100.

Vous constaterez que les revenus de notre budget pour 1960, les barres vertes à gauche du graphique, sont de 760 millions de dollars, soit quelque 20 millions de plus qu'en 1959. C'est là une augmentation de 2.7 p. 100. Elle est moins élevée que celle qui avait été prévue dans le trafic-marchandises à cause surtout du fait que nous prévoyons une légère diminution dans le revenu moyen par tonne-mille.

Les barres rouges représentent nos dépenses, c'est-à-dire le chiffre de 1959 au regard du budget de 1960. En dépit de l'augmentation anticipée dans le trafic, nous budgétions en vue de diminuer la dépense de 10 millions de dollars, soit de 721 millions de dollars en 1959 à 711 millions en 1960. Cet accroissement de la productivité qu'une telle disposition laisse entendre peut être directement rattaché au fait que nous nous attendons d'achever certaines de nos grandes entreprises d'immobilisations.

La différence entre les barres rouge et verte représente notre revenu net d'exploitation, qui dans notre budget de 1960 est à peu près de 30 millions de dollars plus élevé qu'en 1959.

Nous croyons que les taxes et les loyers, représentés par la première série de petites barres grise et noire, resteront virtuellement les mêmes qu'en 1959. Les autres revenus, cependant, devraient augmenter d'environ 8 millions de dollars, dans lesquels entreront les 5 millions que nous recevrons d'Air-Canada en paiement d'intérêts plus élevés pour couvrir le coût des capitaux que nous avons empruntés en leur nom. Peut-être devrais-je dire ici qu'une telle transaction ne profite en rien au National-Canadien. Nos comptes se balancent et c'est tout.

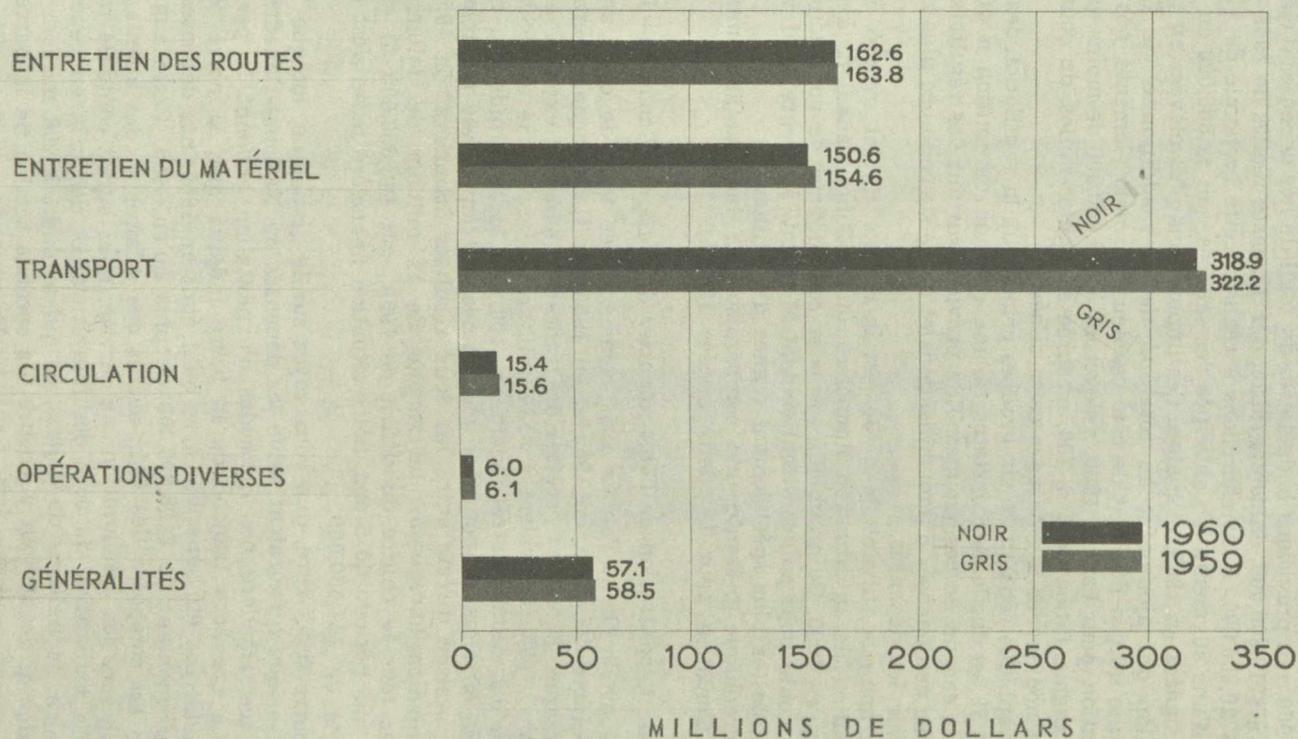
La troisième série de barres, représentant les charges fixes, fait voir une augmentation de \$17,800,000 sur 1958, ce qui porte le total pour 1960 à \$70,700,000. Dans une telle augmentation entrent les 5 millions de dollars de plus à recevoir d'Air-Canada et dont je viens de faire mention. Le reste des revenus additionnels sera dû en grande partie aux effets qu'auront sur toute l'année le refinancement de 350 millions de dollars à des taux d'intérêt plus élevés en 1959, et notre émission de 100 millions de dollars à un coût accru d'intérêt le 1^{er} janvier 1960. Les charges fixes augmenteront aussi quelque peu par suite de nouveaux emprunts contractés pour financer les dépenses d'immobilisations que nous projetons de faire en 1960.

Bref, nous prévoyons dans notre budget une augmentation de 20 millions de dollars sur les revenus de 1959, et nous nous proposons de diminuer de 10 millions de dollars nos dépenses de 1959. Il devrait en résulter une augmentation de quelque 30 millions de dollars dans le revenu net des opérations ferroviaires. Les taxes et les loyers demeureront à peu près les mêmes, d'autres revenus augmenteront de \$7,800,000 et les charges fixes s'élèveront à \$17,800,000 de plus. Le budget, par conséquent, fait voir un déficit de 24 millions de dollars, soit \$19,600,000 de moins que le chiffre de 1959.

Nous en sommes maintenant à la diapositive suivante, à la diapositive 32. Elle montre les dépenses dans notre budget d'exploitation de 1960.

Budget d'exploitation de 1960 - Dépenses

COMPARATIVEMENT AUX CHIFFRES DE 1959



Budget d'exploitation—1960—Dépenses:

Le graphique que voici indique, avec la plus grande précision, le détail de nos dépenses d'exploitation pour 1960, en comparaison de celles de 1959. Encore une fois, nous avons indiqué en noir les prévisions de dépenses pour 1960 et en gris les chiffres correspondants pour 1959. Le chiffre de chaque poste de dépenses apparaît, en millions de dollars, au regard des différentes barres du graphique.

En 1960, nos prévisions budgétaires du total de nos dépenses d'exploitation s'élèvent à \$710,600,000, en comparaison des dépenses réelles de 1959 qui atteignaient \$720,800,000. Nous cherchons à réaliser cette économie de \$10,200,000 en dépit d'une augmentation anticipée des salaires, soit \$4,600,000 en vertu des ententes signées en 1959, et malgré des imputations plus élevées au titre de la dépréciation qui ajouteront au total un montant additionnel de \$3,600,000. Il en résulte que, si l'on met de côté ces deux derniers éléments, nos dépenses d'exploitation, pour l'année 1960, s'élèveront à \$18,400,000 de moins qu'en 1959, malgré l'augmentation de 3 p. 100, mesurée en tonnes-milles, du coût des travaux que nous avons à envisager cette année.

Ce graphique répartit en six groupes principaux la ventilation des dépenses totales et il est facile de constater qu'une certaine diminution a dû se produire dans chacun de ces groupes. Elle provient surtout des résultats de notre programme de dépenses d'immobilisations et d'une surveillance plus rigoureuse exercée sur les dépenses.

Le graphique suivant, le n° 33, est le dernier de cet exposé. Il analyse la détérioration de la situation financière du National-Canadien, à partir de 1955 jusqu'en 1959. Ce graphique est assez compliqué et je vous donnerai tout le temps voulu pour suivre attentivement M. Hunt, à mesure qu'il vous désignera les postes plus spécialement dignes d'attention.

Le graphique présente une comparaison de la situation financière du National-Canadien pour les deux années 1955 et 1959.

Analyse de l'aggravation de l'état financier du National-Canadien—1955-1959.

Nous avons choisi l'année 1955 comme année type de cette analyse, vu que le volume du trafic, en 1955 et en 1959, était, de façon générale, à peu près identique. Ainsi, les recettes du trafic-marchandises exprimé en tonnes-milles, pour 1955, s'élevaient à 35.68 milliards contre 35.54 en 1959, soit une différence d'à peine quatre-dixième p. 100. Vu la similitude qui marque le volume de la demande pour ces deux années, il nous a été possible d'établir une comparaison directe entre les deux résultats financiers. En 1955, le National-Canadien enregistrait un surplus de 11 millions de dollars, et vous connaissez tous le chiffre du déficit de 1959, soit \$43,600,000. Il en découle que, sur une période de 5 ans, notre situation financière nette s'est détériorée au rythme de \$54,600,000.

La barre supérieure, que vous voyez sur le graphique, indique l'augmentation théorique qu'auraient subie les dépenses du National-Canadien si nous n'avions pas amélioré nos méthodes d'exploitation pendant la période concernée. La première tranche de la barre indique que, si notre service, en 1959, n'avait pas été supérieur à ce qu'il était en 1955, nos dépenses auraient atteint un montant de \$108,000,000 de plus qu'en 1955. Cette augmentation théorique est composée des taux accrus des salaires et des avantages accessoires qui, sans les améliorations au service, nous aurait coûté 94 millions de dollars. La majoration du coût des fournitures et des prix en général aurait compté pour 14 millions de dollars, ce qui arrondit à 108 millions le chiffre que je vous ai donné tout à l'heure. La seconde section de la barre, au titre de la dépréciation et des frais fixes, révèle une dépense de capital attribuée au programme normal de remplacement qui a été entrepris de 1955 à 1959. Ce

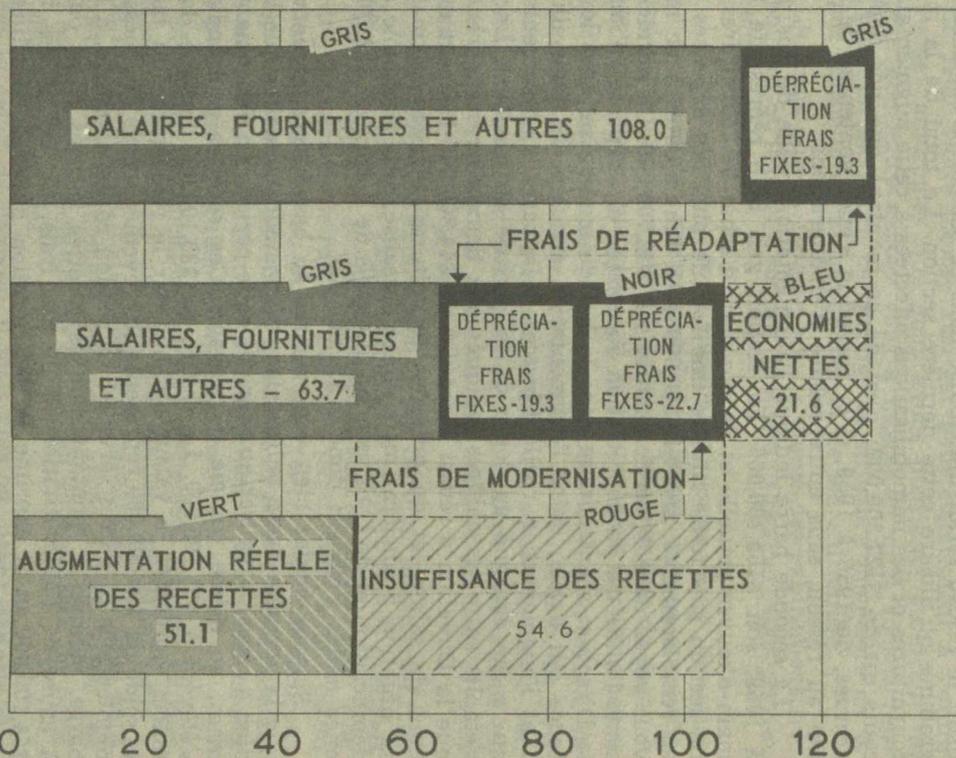
Changements survenus dans la situation financière de 1955 à 1959

RÉSULTAT FINANCIER NET:	1955 SURPLUS	\$ 11.0 MILLIONS
	1959 DÉFICIT	\$ 43.6 MILLIONS
	DÉTÉRIORATION	\$ 54.6 MILLIONS

AUGMENTATION THÉORIQUE DES DÉPENSES DANS LE CAS DE NON-AMÉLIORATION DU SERVICE
\$ 127.3 MILLIONS

AUGMENTATION RÉELLE DES DÉPENSES
\$ 105.7 MILLIONS

AUGMENTATION REQUISE DANS LES RECETTES POUR ÉQUILIBRER LES DÉPENSES



genre de dépenses d'immobilisations n'a pas nécessairement pour effet d'améliorer le réseau, il tend plutôt à le maintenir en bon état. Ainsi, lorsque l'un de nos ponts n'est plus d'aucune utilité pour nous, il faut le remplacer; autrement le réseau serait immobilisé dans ce secteur. C'est donc le genre de programme qu'illustre cette dernière section. Le total de la main-d'œuvre, des fournitures et des immobilisations affectées à cette augmentation théorique des coûts est de \$127,300,000; c'est de ce montant que nos dépenses se seraient accrues, de 1955 à 1959, si la Direction s'était contentée de l'entretien essentiel au réseau, sans entreprendre d'améliorations.

La seconde barre indique l'augmentation réelle de nos dépenses, de 1955 à 1959, soit \$105,700,000. La section gris pâle représente le coût de notre main-d'œuvre actuelle et de nos frais d'achat de fournitures, soit \$63,700,000. La section gris foncé illustre une fois de plus nos dépenses d'immobilisations en remplacements, soit \$19,300,000 et il faut ajouter à ce montant celui que vous voyez dans la section noire, soit \$22,700,000. Ce dernier montant représente l'intérêt et la dépréciation au compte des dépenses d'immobilisations que la Direction a entreprises dans le but de moderniser tout le réseau. La différence qui existe, entre l'augmentation simulée des frais illustrés à la barre 1 et l'augmentation réelle illustrée à la barre 2, représente le montant net qui a été épargné au cours de la période en question. La comparaison qui s'établit entre les chiffres indiqués aux deux barres supérieures indique donc que la Direction a réussi à réduire de \$44,300,000 l'impact que les augmentations de salaire et du prix des fournitures devaient normalement infliger à sa situation financière; mais elle n'a réalisé cette économie qu'au prix d'une dépréciation et de frais fixes additionnels de l'ordre de \$22,700,000. Nos économies nettes s'élèvent donc à \$21,600,000.

Si vous voulez bien vous référer au bas du graphique vous remarquerez que la dernière barre indique les recettes additionnelles que le National-Canadien a réussi à réaliser au cours de cette période en s'en tenant, approximativement, au même volume de travaux. Ces recettes sont indiquées en vert et s'élèvent à \$51,100,000. Le chiffre de \$33,100,000 indiqué dans la barre vert foncé, représente la valeur obtenue par le relèvement du tarif-marchandises; le solde de \$18,000,000 représente les revenus accrus des messageries, des communications et autres services. La section rayée en rouge, à la droite de cette barre, indique le montant que les recettes accrues n'ont pu contre-balancer, à cause de l'augmentation réelle des frais. Ce déficit des recettes s'élève à \$54,100,000 et il exprime la détérioration qui s'est effectuée au cours de la période 1955-1959.

Pour résumer en quelques mots la situation analysée sur ce graphique, il faudrait dire que nous nous trouvons en face d'un triple problème. En premier lieu, l'augmentation des frais de main-d'œuvre et de fournitures a plus qu'annulé les effets de l'efficacité accrue que nous avons réalisée grâce à notre programme de dépenses d'immobilisation. Même si ces dépenses sont de \$21,600,000 moins élevées qu'elles l'auraient été sans ces améliorations, il n'en reste pas moins que nos frais ont subi une augmentation considérable. En elle-même, cette situation est déjà très grave, mais elle s'aggrave encore plus du fait que les chemins de fer n'ont pu obtenir un relèvement suffisant du tarif-marchandises pour parer à cette augmentation des frais. Comme nous l'avons mentionné déjà et comme l'indique la barre du bas du graphique, l'augmentation des recettes ne nous a pas permis de relever les recettes au niveau des frais augmentés. La situation s'est détériorée à cause du chiffre très élevé de nos emprunts et à cause de l'augmentation des taux de l'intérêt, deux raisons qui ont contribué à augmenter le montant des immobilisations qu'il nous a fallu faire pour tenter d'équilibrer nos frais en proportion de recettes.

Ceci complète notre exposé. Vous avez remarqué, peut-être, que nous avons consacré beaucoup de temps et multiplié les graphiques pour expliquer nos dépenses d'immobilisations, nos futurs budgets d'immobilisation et le revenu estimatif pour 1960. Notre exposé s'en est tenu étroitement à l'ordre des feuillets du budget autocopiés que nous avons distribués au début de cette séance. J'espère que notre exposé vous a intéressés, qu'il vous a renseignés et qu'il a placé en meilleure perspective la structure financière de la compagnie ainsi que l'étendue de ses problèmes et de ses entreprises.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gordon nous a donné des explications très complètes des graphiques qu'il nous a soumis. Monsieur Chevrier, vous pouvez maintenant poser votre question.

M. CHEVRIER: J'ai bien une ou deux questions à poser, mais j'imagine que ces graphiques et ces cartes répondront à la plupart de nos questions. Il est probable aussi qu'il nous sera bien difficile de les formuler de façon à obtenir une réponse aussi claire que celle qui se trouve dans ces documents.

M. BENIDICKSON: Voulez-vous me permettre de faire une proposition, au point où nous en sommes? Je me réfère au mémoire de M. Gordon, en date du 21 mai, qu'on nous a distribué. Ce mémoire dit qu'il serait peut-être bon de diviser les séances du Comité en deux parties, la première concernerait les affaires normales de toute société qui présente son rapport annuel, et c'est justement de ce premier point que je veux discuter.

Nous avons entendu d'abord l'explication de M. Gordon, relativement au rapport annuel. Nous avons tous des exemplaires de ce rapport depuis quelques jours, depuis très peu de temps, et je me demande s'il ne serait pas plus utile de procéder par ordre, d'examiner le rapport page par page. Ainsi, si quelqu'un du Comité désire des explications au sujet des directeurs, nous commençons par la première page où il en est justement question. Si nous procédons ainsi tout le long, nous en arriverons au trafic, aux recettes, à toutes les choses qui concernent les passagers, les trains de marchandises, etc.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Benidickson, je crois réellement que cet exposé, appuyé de graphiques, nous a sorti un peu des sentiers battus et nous a épargné la tâche de lire le rapport, paragraphe par paragraphe. Si nous nous attaquons au rapport annuel, maintenant que nous avons digéré toutes ces explications, ce ne serait qu'une dépense de temps, en comparaison de notre façon de procéder des autres années.

Je crois que, dès le début de l'exposé, il était plus ou moins compris que tout le monde avait lu le rapport et, qu'après cette explication illustrée de graphiques, en plus de l'exposé original qui était fort complet, si vous vous le rappelez bien, monsieur Benidickson, le Comité serait prêt à poser des questions mais non à revenir au rapport annuel. Il serait extrêmement fastidieux au point où nous en sommes, de reprendre le rapport point par point. Entre-temps, je crois que nous devrions permettre à M. Chevrier de poser ses questions.

M. CHEVRIER: Je voudrais poser une ou deux questions au sujet de la structure du tarif-marchandises et des recettes qui en découlent, Je crois que le rapport dit quelque part, et les graphiques le confirment, que les recettes provenant du trafic-marchandises était de 28 millions de dollars de plus, en 1959, que l'année précédente. Je voudrais demander au président si ce montant se compare à l'estimation qui avait été présentée par le National-Canadien à la Commission des Transports?

M. GORDON: Présentée à la Commission des transports? Vous voulez parler de certaines causes concernant le tarif-marchandises?

M. CHEVRIER: Vous dites, dans votre rapport, que les recettes accusées par le transport des marchandises était de 28 millions de dollars de plus, en 1959, que l'année précédente.

M. GORDON: En effet.

M. CHEVRIER: Vous dites aussi, un peu plus loin, que cette augmentation était attribuable à l'augmentation temporaire du tarif-marchandises qui avait été accordée par la Commission; il s'agissait d'une augmentation de 17 p. 100, je crois. Ma question se résume à ceci: Quel rapport y a-t-il entre ce montant et les estimations soumises à la Commission?

M. GORDON: Je ne vous comprends pas tout à fait, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Il serait peut-être plus facile de formuler ma question autrement: Les recettes provenant du transport des marchandises, en 1959, représentent-elles une augmentation de 5 p. 100 sur les recettes de 1958?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Même si vous avez parlé d'une augmentation de 17 p. 100, l'augmentation réelle n'a été que de 5 p. 100. M. Benidickson a posé cette question indirectement, tout à l'heure, et je voulais y donner suite.

M. GORDON: Vous vous souviendrez que l'augmentation de 17 p. 100 a été autorisée, puis de par l'intervention du gouvernement, elle s'est trouvée réduite à 10 p. 100, et c'est un subside qui a comblé la différence.

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Le chiffre que vous voulez avoir, afin d'établir comment l'affaire a fonctionné pendant l'année, est l'estimation faite dans le temps concernant cette application de 17 p. 100 par les chemins de fer?

M. CHEVRIER: Oui.

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

M. CHEVRIER: Alors pouvez-vous me dire si le National-Canadien a pu appliquer l'augmentation de 17 p. 100 dans tous les secteurs du trafic et dans quels secteurs il n'a pas pu l'appliquer?

M. GORDON: C'est surtout dans le secteur du trafic qui a trait à la concurrence que l'augmentation n'a pas été appliquée et partiellement dans celui des taxes convenues. Il y a bien peu de taxes convenues auxquelles nous avons pu appliquer l'augmentation, car elles sont contractuelles, et des augmentations ne seraient pas possibles avant la fin des ententes, à moins qu'il n'y eût des clauses de redressement.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire quelle proportion de 17 p. 100 vous avez eue vraiment?

M. GORDON: Non, je ne saurais le dire dans le moment. Pour autant que je me souviens, voyez-vous, l'augmentation de 17 p. 100 devrait être écartée, du fait qu'il s'agit d'une partie d'année. Je puis vous donner le total en dollars.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que vous avez demandé.

M. CHEVRIER: Oui, en premier lieu.

M. GORDON: Voici le meilleur chiffre que je puisse vous donner: durant 1959, nous avons reçu \$28,853,000 grâce à l'augmentation des taux de transport.

M. BENIDICKSON: Ce qui est la même chose que votre augmentation générale dans le revenu?

M. GORDON: Vous avez raison. C'est à peu près cela.

M. CHEVRIER: Dans ce domaine, c'est la perspective pour l'avenir?

M. GORDON: La perspective d'obtenir plus d'argent?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Je pense que c'est bien peu en effet. Je crois que nous avons atteint le point où une nouvelle tentative de faire hausser les taux de transport aurait pour effet de faire diminuer le trafic. Nous en serions au point de rendre moins attrayant le chemin de fer comme moyen de transport. Je pense aussi que nous en sommes presque au point où les recettes vont diminuer. Évidemment je généralise. Qui qu'il en soit, le point dangereux est atteint.

M. CHEVRIER: Je désire donner la chance aux autres, mais puis-je demander au ministre s'il pourrait nous dire si les chemins de fer peuvent réclamer une augmentation, s'il est possible pour les chemins de fer de présenter, une fois l'année achevée, une demande d'augmentation de leur tarif à la Commission des transports?

M. HEES: Nous l'annoncerons plus tard.

M. BROOME: Monsieur le président; puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: M. Horner voulait en poser une.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Voici un point qu'il me déplaît de soulever, mais le président du National-Canadien a cru bon de faire une déclaration au début de son exposé, à propos du tarif visant le pas du Nid-de-Corbeau. Je m'y oppose fortement. A mon avis, le président préjugait de la Commission royale qui s'occupe de cette question en ce moment. L'opinion qu'il a émise devant le Comité est tout à fait partielle. Il se souvient peut-être de la discussion que nous avons eue l'an dernier au sujet du nombre de tonnes-milles commerciales à taux convenus, et il a dit qu'il pouvait donner ce chiffre. Il ne devrait pas créer l'impression que lorsqu'une subvention est versée à un secteur du transport c'est à l'intention des producteurs de grain de l'Ouest, ainsi que le laisse entendre le National-Canadien.

M. GORDON: Qu'on me permette de dire que ma seule intention était de mettre le Comité au courant de la proposition que nous avons faite à la Commission royale. Je n'ai aucun préjugé. Je ne fais que rendre compte au Comité de la proposition que nous avons formulée et qui comprenait ces déclarations.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je voulais simplement éclaircir ce point.

Le PRÉSIDENT: J'ai l'impression que c'est un malentendu.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne voudrais pas qu'on pense que si un subside doit être versé,—il visera toute la population du Canada mais non les producteurs de grain des Prairies.

M. GORDON: Sans doute la Commission royale tirera-t-elle ses propres conclusions à cet égard.

M. BROOME: Je désire poursuivre l'idée de M. Chevrier à savoir que vous n'allez pas ajouter beaucoup au revenu au moyen découlant de taux plus élevés. Vous aurez un plus gros revenu par suite du tonnage plus considérable à mesure que le pays se développera, mais cela comportera des frais additionnels. Vous êtes rendus à la limite quant aux frais d'immobilisations et à la réduction des frais d'exploitation. Vous avez accompli un beau travail dans ce sens. Mais vous avez accumulé les frais fixes au point de vous en surcharger. Il semble qu'il y ait plus qu'un seul domaine où vous puissiez faire des économies importantes, et c'est au moyen de mises en commun massives entre les deux chemins de fer, tout comme celle dont vous parlez au sujet des lignes de voyageurs. Quand je passe au cañon Fraser et que je vous vois d'un côté entretenir vos voies, cependant que de l'autre le Pacifique-Canadien entretient les siennes, cela me paraît un gaspillage, car on voit un train de temps en temps passer par là, alors que tous les trains pourraient se servir de la même ligne, moyennant une surveillance et un itinéraire appropriés. Peut-être ne voulez-vous pas répondre à la question suivante, car il peut s'agir de quelque

chose que vous ne teniez pas à divulguer, mais n'est-ce pas là le seul domaine où vous puissiez en arriver à d'importantes réductions dans le frais d'exploitation?

M. GORDON: Tout d'abord, je veux dire que je n'ai pas déclaré que les augmentations des taux de transport ne se produiraient jamais plus. Ce à quoi je songeais, c'est que si des moyens de transport rivaux sont capables de maintenir leurs frais alors qu'il y a augmentation dans les nôtres, nous exercerons une concurrence de moins en moins grande. Si les autres modes de transport sont incapables de maintenir leur position et s'ils augmentent aussi leurs prix, il est évident que nous aurons alors la liberté de recourir à une augmentation des taux. Je ne prétends donc pas qu'il n'y aura jamais plus d'augmentation des taux.

Il y a ensuite la question d'un caractère général concernant ce qui pourrait être fait à l'endroit des embranchements, etc. Le Commission royale a maintenant été saisie de cette question. Les deux chemins de fer ont présenté des mémoires qui sont l'objet d'un examen poussé de la part d'un avocat. Les audiences ont lieu à Ottawa, en ce moment. Il serait fort difficile pour moi de me prononcer, à cette heure, pendant que la Commission royale s'occupe du problème. Je crois qu'il valut mieux attendre que la Commission donne son opinion. L'an prochain nous pourrons tenir une journée de grands débats à ce sujet.

M. BROOME: Je pense qu'il y avait une somme de 4 millions de dollars mises de côté pour des améliorations à Calgary. Calgary est bien desservie par le Pacifique-Canadien et vous desservez fort bien Edmonton. Ne pouvez-vous pas vous mettre ensemble et faire une certaine mise en commun?

M. GORDON: Nous en sommes rendus au point où nous pouvons retirer des avantages d'améliorations importantes, telles nos gares de triage à buttes. Il y aura d'importantes économies dans ce domaine.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si vous pouvez me dire quel pourcentage des revenus ont rapporté les taxes convenues?

M. GORDON: Je ne sais pas le pourcentage même, mais je peux vous donner le montant et vous pourrez faire le calcul vous-même. En 1959, les taxes convenues ont rapporté la somme de 56.3 millions de dollars.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Depuis qu'on a modifié la loi en 1955, quelqu'un a-t-il interjeté appel au sujet des taxes convenues?

M. GORDON: Il n'y en a certainement pas eu qui ait réussi.

M. DRYSDALE: Y en a-t-il eu?

M. GORDON: Dans le moment, je ne me souviens pas, pas depuis la modification apportée à la loi, autant que je puisse dire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne faisais pas partie du Comité l'an dernier, mais en lisant le rapport, il m'a semblé y avoir quelque confusion au sujet du statut des taxes convenues.

A mon sens, dans le moment, la Commission n'aurait pas le droit de reviser les taxes convenues de son plein gré, n'est-ce pas?

M. GORDON: Voulez-vous répéter?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A mon sens, la Commission des transports n'aurait pas le droit de reviser les taxes convenues.

M. GORDON: Nous ne l'entendons pas de cette façon-là. Il existe plusieurs façons de porter plainte. L'article 33 de la Loi sur les transports prévoit une façon de procéder. De plus, mon service du contentieux m'apprend que, d'après lui, la Commission des transports peut, de son propre pouvoir, reviser n'importe quel taux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que dans le moment la loi ne dit pas que, en aucun cas, il ne saurait y avoir d'appel avant que le taux n'ait été en vigueur pendant trois mois et que, même à cela, le nombre des gens qui peuvent faire appel est très limité? En ce qui regarde les taxes convenues, l'unique fonction de la Commission consiste à les accepter, puis ils deviennent en vigueur dans l'espace de 15 jours?

Comme vous l'avez dit, je ne pense pas qu'il y ait eu d'appel.

M. GORDON: Mais la loi indique la façon de procéder pour en faire un.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Nulle part dans la loi il n'est question que la Commission peut reviser de son plein gré les taux convenus.

M. CHEVRIER: La loi sur les chemins de fer le mentionne.

M. GORDON: Voici ce que dit l'article 33 de la Loi sur les transports:

Paragraphe (1): Lorsqu'une taxe convenue a été en vigueur pendant au moins trois mois

- a) tout voiturier, ou toute association de voituriers, par eau ou par rail, ou
- b) toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité peut se plaindre au Ministre que la taxe convenue crée une disparité injuste à l'égard d'un voiturier ou d'un expéditeur ou désavantage injustement ses affaires, et le Ministre, s'il est convaincu que, dans l'intérêt du public, la plainte devrait faire l'objet d'une investigation, peut déférer la plainte à la Commission aux fins d'enquête.

(2) S'il y a lieu de croire qu'une taxe convenue peut être non désirable dans l'intérêt du public, le gouverneur en conseil peut déférer la taxe convenue à la Commission aux fins d'enquête.

(3) En statuant sur un cas déféré d'après le présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes, y compris l'effet que l'établissement des taxes convenues a eu ou vraisemblablement aura sur le revenu net des voituriers qui y sont parties, et, en particulier, doit décider si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle crée une disparité injuste à l'égard de toute personne qui s'en plaint, ou désavantage injustement ses affaires, ou pour quelque autre raison, et, quand le gouverneur en conseil l'ordonne dans un cas déféré selon le paragraphe (2), si la taxe convenue est peu désirable dans l'intérêt du public pour le motif qu'elle désavantage injustement toute autre forme de services de transport. La façon de procéder est donc indiquée en toutes lettres dans la loi. Vous me demandiez si la Commission peut, de sa propre autorité, faire enquête sur des taxes convenues et je vous ai répondu que mon contentieux m'apprend qu'à son avis elle peut en vertu de ses pouvoirs généraux,—indépendamment de ce que renferme cette loi-ci,—commencer une enquête de son propre chef.

Peut-être vous rappelez-vous le cas des taux d'encouragement; il y a deux ans, certains camionneurs,—je ne dirai pas des "camionneurs" mais certains plaignants, du moins, ont prié la Commission d'entendre la cause parce que . . .

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les taux d'encouragement n'entrent pas dans la catégorie des taxes convenues.

M. GORDON: Non, mais c'est un exemple de la façon de procéder que j'ai à l'esprit. La Commission avait constaté qu'elle ne possédait pas l'autorité voulue mais a néanmoins procédé à une enquête pour son propre compte.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je conviens que les taux d'encouragement sont . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Browne, auriez-vous l'obligeance de vous tourner de ce côté-ci et de parler plus fort afin que le sténographe puisse vous entendre?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si je comprends bien, la loi exige que toutes les taxes convenues soient compensatoires.

M. GORDON: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Depuis les modifications apportées à la loi en 1955, la Commission vous a-t-elle déjà demandé de lui prouver qu'une taxe en particulier était effectivement compensatoire?

M. GORDON: Je ne saurais vous le dire. Peut-être l'a-t-elle fait. Autant que je sache, il n'y a pas eu de cause du genre devant la Commission. Quant à savoir si la Commission a déjà fait enquête, il faudrait que je vérifie.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande s'il y a moyen d'obtenir ce renseignement?

M. GORDON: C'est la Commission des transports qui pourrait vous le fournir. Je ne puis parler qu'au nom du National-Canadien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est au sujet du National-Canadien en particulier que je pose la question.

M. GORDON: A mon avis c'est à la Commission des transports qu'il faudrait adresser cette demande de renseignement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je veux savoir si le National-Canadien a déjà eu à comparaître devant la Commission?

M. GORDON: Non, pas que je me souviene.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pourrais-je avoir une réponse précise à cette question? Pouvez-vous obtenir de votre personnel les renseignements demandés? Vous serez ici pour quelque temps, alors vous pourriez peut-être obtenir ces renseignements?

M. GORDON: Il n'y a pas eu de cas officiel, que je sache.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Comment procédez-vous pour décider si une taxe est compensatoire ou non?

M. GORDON: Nous avons un service des prix de revient qui, à maintes reprises, nous a fournis une définition d'une telle taxe. Une taxe est compensatoire quand elle est raisonnablement rémunératrice pour le voiturier c'est-à-dire,—et j'en ai la définition,—quand elle: a) rembourse les débours qu'entraîne l'exécution du service, c'est-à-dire le coût variable à long terme; b) permet une contribution raisonnable aux frais généraux; et c) n'impose pas un fardeau indu à un autre trafic.

Si vous voulez une autre définition, il y a aussi la suivante:

Tous les secteurs du trafic marchandises doivent couvrir leurs frais variables ou les dépenses qu'ils occasionnent et aussi apporter une contribution raisonnable aux dépenses totales.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous serait-il possible de nous exposer un cas hypothétique. . .

M. GORDON: Non.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): . . . démontrant de quels éléments cela se compose?

M. GORDON: A mon avis, on ne devrait pas nous demander de révéler cela. Ce serait dévoiler à nos concurrents des renseignements qui seraient en vérité fort intéressants pour eux. Nous ne sommes pas disposés à donner ces informations.

Nous sommes prêts, cependant, à défendre à n'importe quel moment une taxe convenue auprès de la Commission des transports, c'est-à-dire à démontrer que cette taxe est compensatoire.

M. DRYSDALE: Dans la pratique, personne ne peut vous obliger à le faire.

M. GORDON: On n'a qu'à se prévaloir des dispositions de la Loi.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Compte tenu des termes actuels de la loi, il est peu probable qu'un expéditeur se plaigne de ce qu'une taxe ne soit pas assez élevée. Si les taxes sont effectivement trop faibles en certains cas, il se pourrait qu'elles soient trop élevées dans d'autres. Il n'existe aucun moyen de découvrir si certaines de ces taxes sont plus faibles qu'elles ne devraient l'être. Personne n'est en mesure de mettre cela en question?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous puissions transformer ces délibérations en une enquête sur les taxes convenues en vue de déterminer si certaines taxes particulières sont ou ne sont pas compensatoires.

Je vous affirme, en ma qualité de président du National-Canadien, que toutes nos taxes convenues sont compensatoires, et nous sommes prêts à le prouver quand ce point sera mis en doute de la bonne façon.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne conteste pas que ces taxes puissent être compensatoires mais de quoi tenez-vous compte pour décider qu'elles sont compensatoires? Je voudrais savoir exactement quels point sont pris en considérations?

M. GORDON: Tous les points dont il est tenu compte dans tout bon régime de comptabilité des prix de revient.

M. DRYSDALE: Vous dites que tous ces barèmes de taxes sont déposés auprès de la Commission des transports; comment la personne qui y jetterait un coup d'œil pourrait-elle savoir si ces taxes sont ou non compensatoires? Vous avez dit que la seule personne qui pourrait les contester serait soit le Gouverneur en conseil soit un expéditeur qui probablement bénéficierait lui aussi d'un contrat semblable.

M. GORDON: Les personnes qui seraient en mesure de décider si les taxes sont ou non compensatoires seraient, je pense, les observateurs spécialisés de la Commission des transports; ils forment le seul groupe qui, à ma connaissance, aurait la compétence voulue pour ce faire.

Nous hésiterions certes à dévoiler des renseignements de cette nature car nos concurrents dans le domaine du transport routier auraient grand avantage à les connaître. Nous nous refuserions à dévoiler ces renseignements si on nous les demandait.

M. FISHER: J'en appelle au Règlement...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, voulez-vous soulever la question du Règlement?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez laissé entendre, plus tôt dans votre exposé, qu'il vous fallait, pour ce qui est des taxes...

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Browne. M. Fisher en appelle au Règlement.

M. FISHER: Je ne veux pas donner à entendre que l'existence d'une Commission royale fait d'un comité de la Chambre un tribunal inférieur; il me semble, cependant, que la discussion qui se poursuit présentement porte sur des questions qui sont de la compétence de la Commission royale sur les transports, et non sur le détail du rapport annuel du National-Canadien.

J'ai des idées bien arrêtées sur la question des taxes convenues et j'en ferai part à la Commission royale. Je me permettrai donc de dire à M. Browne que nous avancerions plus vite s'il voulait bien faire de même et nous permettre de poursuivre l'examen détaillé du rapport.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A mon avis, la question du Règlement ne se pose pas. Il s'agit ici d'une enquête sur les opérations du National-Canadien. Les taxes convenues font, je pense, du revenu et, en conséquence, je crois qu'il convient que nous examinions cette question. M. Gordon nous a dit plus tôt qu'il lui fallait un revenu de 1.07c. par tonne-mille dans le cas du grain.

M. GORDON: C'est ce que j'ai déclaré à la Commission royale.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Serait-il juste de dire que le grain forme un pourcentage élevé du volume du trafic et qu'il serait difficile de trouver quelque chose dont le transport coûterait moins cher que cela?

M. GORDON: Je ne me laisserai pas entraîner à donner des opinions de ce genre. Il ne convient pas, je pense, qu'on me pose une telle question. Si je comprends bien, l'objet de votre question est de m'amener à révéler le coût du transport à l'égard duquel des taxes ont été convenues. Je le répète, on ne devrait pas me demander de répondre à une telle question, car, si je le faisais, cela nuirait aux intérêts du National-Canadien, du point de vue de la concurrence.

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie, messieurs, il nous faut procéder avec ordre. Je crois que l'objection de M. Fisher est motivée. Si elle ne l'était pas, il nous faudrait permettre à M. Fisher aussi de poser des questions à ce sujet. Il nous dit qu'il a lui aussi des idées arrêtées sur la question.

M. DRYSDALE: Si cela est exact, nous ne pouvons pas examiner la moindre chose concernant le National-Canadien, car la Commission royale a été saisie de toute la question.

Le PRÉSIDENT: Je n'irais pas jusqu'à dire cela.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser au sujet du trafic marchandises. Étant donné que, dans ce domaine, le transport routier vous fait concurrence, votre société a-t-elle envisagé la possibilité de faire la cueillette des marchandises chez les expéditeurs et, à la fin du voyage, d'en faire la livraison aux personnes à qui ces marchandises sont destinées?

M. GORDON: Ainsi que je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire ce matin, nous sommes à faire une étude très poussée de la question. Nous cherchons à établir un service de camionnage dont l'objet sera de compléter le transport sur rail. À cette fin, nous avons institué une section des services marchandises. Cette section a été formée en avril l'an dernier.

La section des services marchandises a pour fonctions de rationaliser et de coordonner les divers moyens de transport sur rail et par camion qui sont ou qui seront disponibles afin de placer le chemin de fer dans la meilleure situation possible du point de vue de la concurrence dans ce domaine du transport où le camionnage jouit d'une préférence en raison de la rapidité et de la flexibilité du service qu'il offre aussi bien que dans le domaine moins vaste où il jouit présentement d'un avantage du point de vue des prix de revient.

L'objectif ultime de la section des services marchandises, qui commence à fonctionner, est de présenter au public expéditeur une section unique, un barème unique de taxes, une seule équipe de sollicitation, une seule forme de document à l'égard de tout le trafic de détail. Avant d'en arriver là, il faudra envisager et mettre à l'essai des changements radicaux en vue d'établir un régime uniforme de cueillette, de transport et de livraison dans tout le pays.

Il faudra pour cela, entre autres choses, un examen constant, une évaluation et une rectification au besoin des tarifs intéressant tous les genres de trafic marchandises afin d'améliorer notre situation du point de vue de la concurrence et aussi nos recettes nettes.

On s'attend que le chemin de fer aura éventuellement des tarifs et des services relatifs au trafic de détail qui permettront une sollicitation orientée précisément vers ce trafic, à laquelle on apportera le même effort et la même cohésion qu'on apporte présentement pour solliciter le trafic par voiturée complète. A cette fin, nous avons amorcé, dans les provinces Maritimes et entre le centre du pays et les provinces Maritimes, le programme nécessaire de distribution pour les divers genres de trafic de détail. L'expression "gare-centre" est employée pour décrire ce programme qui indique l'expédition à une gare-centre située dans un endroit central de wagons couverts et de remorques, par la route ou sur des wagons plats, pleinement chargés de marchandises adressées à divers destinataires. C'est de cette gare-centre que la distribution définitive se fait, habituellement par transport routier. On a établi des "gares-centres", entre autres endroits à Campbellton, Edmundston, Moncton, New Glasgow et Halifax.

L'application générale du principe de la "gare-centre", qui, je le suppose, est ce qui vous intéresse, se fera d'un bout à l'autre du pays, dans des mesures variées selon la liberté que nous accorderont les organismes compétents de réglementation des différentes provinces. Pour l'exécution de notre programme nous avons l'intention de supprimer un nombre assez élevé des hangars à marchandises qui existent présentement. Nous établirons pour les remplacer ces gares-centres vers lesquelles nous dirigeons les wagons aussi lourdement chargés que possible et qui serviront de centres de distribution dans tout le pays.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vos remarques m'amènent à poser deux autres questions. Même sur le plan expérimental, quand vous abandonnez un service improductif et peu justifié cherchez-vous à conserver les clients que vous y aviez en établissant un service de transport routier?

M. GORDON: Oui, monsieur. Nous y songeons toujours quand la chose est possible. En certains cas, lorsque la raison de l'abandon est l'existence d'un autre service, nous ne cherchons pas à établir un service de transport routier qui ferait concurrence au service existant. Ce que nous nous efforçons d'accomplir c'est de créer un réseau de transport routier et de concessions existantes qui couvrira le pays tout entier d'un océan à l'autre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Lorsqu'il s'agit pour vous d'acheter des services de transport routier, cherchez-vous d'abord à vous procurer ceux qui pourront compléter votre service sur le plan local ou qui seront une source d'expédition à longue distance ou cherchez-vous plutôt à acheter des services qui, pourrait-on dire, sont la parallèle de vos lignes ferroviaires vers les mêmes destinations éloignées?

M. GORDON: Un nombre assez élevé d'exploitants ont offert de nous vendre leurs entreprises. Ce que nous cherchons à faire pour le moment, et notre programme en est encore à ses débuts, c'est de choisir de manière à obtenir un réseau de transport routier qui s'étendra d'un océan à l'autre. Nous pouvons choisir toute entreprise particulière de camionnage qui pourrait cadrer dans ce programme; mais nous ne voulons pas avoir des services qui feraient double emploi ou qui se chevaucheraient.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne comprends pas très bien pourquoi vous voulez avoir un service de transport routier d'un océan à l'autre. Je n'y vois pas très clair dans cette question. Il me semble que vous devriez plutôt vous intéresser à fournir un service de camionnage au sein d'une région métropolitaine et par ce moyen favoriser le transport d'un océan à l'autre par votre chemin de fer.

M. GORDON: C'est parce que, dans nos temps modernes, il y a beaucoup de marchandises qui ne se prêtent pas bien au transport par chemin de fer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Même sur de longues distances?

M. GORDON: Oui, monsieur. Il y en a beaucoup et toujours de plus en plus, C'est à l'égard du transport de telles marchandises que le camionnage par sa flexibilité nous fait le plus de concurrence.

M. BROOME: J'aimerais revenir à ce qui, à mon sens, constitue le nœud de toute la question; je parle du déficit. Je sais fort bien que M. Gordon serait très heureux de se présenter ici chaque année pour nous annoncer un surplus.

M. GORDON: J'espère vivre assez longtemps pour cela!

M. BROOME: Au cours des 15 dernières années, nous n'avons eu un surplus annuel que quatre fois. Je viens d'en faire l'addition et j'estime que de 1950 à 1960 le déficit aura atteint 158 millions de dollars. Du point de vue de l'administration du chemin de fer, estimez-vous qu'il en sera toujours ainsi?

M. GORDON: Non, monsieur.

M. BROOME: Estimez-vous que, après un certain temps, le National-Canadien fera ses frais et, dans le cas de l'affirmative, par quels moyens espérez-vous en arriver là?

M. GORDON: Il ne faut pas oublier que, au cours de la période que vous avez mentionnée, nous avons dû entreprendre un vaste programme de réorganisation et de modernisation du chemin de fer. A la fin de la guerre, le chemin de fer était matériellement épuisé. Il dépérissait déjà avant la guerre, ainsi que je l'ai dit en d'autres occasions, car les dépenses d'installations avaient été maintenues à leur plus bas niveau possible. C'était à l'époque qui a suivi le régime de sir Henry Thornton quand l'administration se résumait plus ou moins à l'entretien, si vous voulez. Puis, la guerre est venue et les services ferroviaires y ont répondu magnifiquement, sur une base d'improvisation néanmoins. En outre, pendant la guerre, on n'avait pas les matériaux voulus pour assurer le maintien dans un état convenable du matériel. C'est pourquoi, ainsi que vous le remarquerez, dans un certain nombre des mémoires que je vous ai présentés, j'ai parlé de cette question de l'entretien et ainsi de suite. Pour poursuivre, quand je suis entré en fonction, le chemin de fer était matériellement épuisé, non seulement à cause de la guerre, mais aussi parce que les matériaux nécessaires n'étaient pas disponibles. Cela a coïncidé avec l'avènement de la diésélisation qui a été fort onéreuse. Elle a coûté près de 500 millions de dollars.

Nous devons songer au moment où la réorganisation du chemin de fer aura pris fin. La diésélisation sera complétée cette année. Des constructions de gare, des améliorations sont en cours mais il faudra quelque temps encore avant que tout cela soit terminé. Dans le cas de Toronto, les travaux doivent prendre fin en 1964. A mon avis, il faudra que tous ces travaux d'installation soient terminés avant que nous puissions dire si le National-Canadien pourra un jour suffire à ses besoins.

M. BROOME: Estimez-vous qu'il le pourra, après cela?

M. GORDON: Si on arrive à maintenir les salaires et les autres frais à un niveau approprié par rapport aux prix que nous pouvons obtenir pour nos services.

M. BROOME: Si les salaires et les autres frais peuvent être maintenus à un niveau approprié par rapport aux prix que vous pouvez obtenir pour vos services?

M. GORDON: Oui, et il y a autre chose que nous ne devons jamais oublier parce que cela a une importance vitale, c'est que si les frais des chemins de fer continuent d'augmenter il nous sera de moins en moins facile de soutenir la concurrence et alors la seule chose à faire sera de réduire le matériel et le personnel. A l'heure actuelle, sur chaque dollar que nous dépensons 65c. sont

absorbés par la main-d'œuvre, et d'autres compagnies de chemin de fer se trouvent dans la même situation que nous. Les chemins de fer Nationaux du Canada ne sont pas les seuls; si on réduit le matériel, on est également forcé de réduire la main-d'œuvre.

M. BROOME: Maintenant, l'autre question. Il n'est peut-être pas juste de vous poser une telle question, mais est-ce qu'il y aurait moyen de faire une comparaison entre votre exploitation et celle du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Mais oui.

M. BROOME: Est-ce que ce ne serait pas une bonne idée de faire une telle comparaison, mettons, pour une autre année?

M. GORDON: Oui, nous pouvons le faire. Seulement il sera peut-être un peu difficile de mettre les renseignements à jour. Le rapport du Pacifique-Canadien n'a pas encore paru et je n'ai pas les chiffres courants.

M. CHEVRIER: Puis-je revenir à la question des services de camionnage et vous demander si la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada a formé une société de camionnage dans ses cadres mêmes?

M. GORDON: C'est la *Canadian National Transportation Limited*, société qui a été constituée dès 1926, si vous vous en souvenez. Cette société s'est chargée de divers transports par camion pour notre compte, mais nous nous en servons surtout pour coordonner les entreprises de camionnage que nous pourrions acquérir.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous avez mis en œuvre des sociétés de camionnage ces dernières années?

M. GORDON: Mais oui, je vous en ai parlé ce matin. Je vous ai dit alors, —je veux faire très attention à ce que je vous dis, car je tiens à être parfaitement précis...

M. BROOME: Je crois que vous avez dit que 5 millions de dollars étaient consacrés à cette fin.

M. GORDON: Je vais vous répéter très exactement ce que j'ai dit. Au 31 décembre 1959, aucun achat n'avait réellement été conclu. Toutefois, je puis vous dire pour votre gouverne qu'à la fin de février dernier, nous nous étions engagés, au moyen d'options ou d'autre façon, à faire des achats qui coûteront aux chemins de fer Nationaux du Canada 5 millions de dollars.

Autrement dit, certaines sociétés sont plus ou moins placées sous notre direction, mais nous n'en sommes pas encore les propriétaires, la transaction n'étant pas encore terminée du point de vue juridique et autre.

M. CHEVRIER: J'ai pris cela en note et il y a deux questions que j'aimerais vous poser à ce sujet. J'aimerais savoir si vous avez acheté cette entreprise de camionnage qu'il y a sur l'Île du Prince-Édouard et ensuite si vous avez acheté ou si vous avez une option pour la société *Smith Transport*.

M. GORDON: C'est le Pacifique-Canadien qui l'a achetée.

M. CHEVRIER: Je n'étais sans doute pas bien réveillé quand vous en avez parlé.

M. BENIDICKSON: Monsieur Gordon, est-ce que ce montant de 5 millions de dollars pour l'année passée est le premier qui ait été alloué à cette fin? Je remarque que pour l'année courante, un autre montant de 5 millions de dollars a été ajouté au budget des immobilisations. Est-ce que ces 5 millions de dollars de l'année dernière étaient les premiers dont on se soit servi pour ce nouveau programme?

M. GORDON: Oui, exactement.

M. BENIDICKSON: Et il y aura un autre montant de 5 millions cette année?

M. GORDON: C'est cela.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pourriez-vous nous parler un peu des entreprises de camionnage?

M. CHEVRIER: Et le service de camionnage de l'Île du Prince-Édouard? Le cas de la *Smith Transport* m'a induit en erreur. Je me demande si vous pourriez répondre à mon autre question.

M. GORDON: Eh bien, comme je l'ai dit au début,—je dois demander au Comité d'être patient, parce qu'il se pourrait que j'aie l'air de me dérober, chose que je ne fais jamais, comme vous le savez,—voici: certaines dispositions ont été prises par rapport aux sociétés de transport, mais les formalités juridiques et les questions de concession, les questions financières se rapportent à la reprise et ainsi de suite n'ont pas encore été réglées. Par conséquent, tout est en l'air en ce moment, mais je préférerais ne rien vous dire au sujet de l'une ou l'autre société, car si je vous parle de l'une d'elles, vous seriez sans doute en droit de me demander des renseignements au sujet de toutes les autres. Je pense que je serai bientôt en mesure de faire une déclaration; mais si je devais vous faire des révélations prématurées, je crois que cela nuirait aux négociations qui ont cours en ce moment.

M. CHEVRIER: Dans ce cas, je n'insiste pas.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne cherche nullement à vous mettre dans une situation embarrassante, mais lorsque vous examinerez la situation, lorsque ces achats auront été effectués, pourrez-vous nous fournir des renseignements à ce sujet?

M. GORDON: Oui, nous en avertirons le public.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que ce sera fait bientôt, croyez-vous?

M. GORDON: Dans le cas de certaines sociétés, oui.

M. FISHER: L'année dernière, vous avez dit que si on trouvait que vous n'étiez pas un bon gérant, on devrait vous mettre à la porte?

M. GORDON: Pas seulement moi, j'ai dit qu'on devrait nous mettre tous à la porte!

M. FISHER: En ce qui concerne votre dernier rapport général, mais je ne vais pas vous fournir de preuves à l'appui, il me semble qu'il y a eu des erreurs assez considérables dans les pronostics. J'estime que vu les résultats, on a été plus optimiste qu'il n'aurait fallu. Je me demande si vous voudriez nous dire quelles sont, à votre avis, les erreurs que l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada a commises ces dernières années?

M. GORDON: Je ne vous comprends pas.

M. FISHER: Vous n'avez commis aucune erreur?

M. GORDON: Je ne prétends nullement à la perfection mais si vous faites allusion à notre grand programme d'immobilisations...

M. FISHER: Oui, précisément.

M. GORDON: S'il s'agit de notre grand programme d'immobilisations, je crois qu'il a été assez réussi. Parmi les mesures importantes, il n'y en a aucune que je ne recommanderais pas de nouveau si le cas se présentait. Le programme de diésélisation, entre autres, s'imposait sûrement.

M. FISHER: Pour en revenir au graphique du nombre d'heures de travail de la main-d'œuvre, qui va circuler pendant quelque temps, je vois que les salaires et autres frais de cet ordre augmentent.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Ce qui indique qu'il est une variation à laquelle vous ne vous attendiez pas.

M. GORDON: Je crois que vous faites erreur. Le nombre d'heures de travail accomplies par la main-d'œuvre, comme il est indiqué sur le diagramme, veut dire qu'il y a moins d'employés.

M. FISHER: D'accord, mais l'autre chiffre est terriblement élevé.

M. GORDON: Celui des salaires?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Que n'en parlez-vous aux syndicats!

M. FISHER: J'entrerai dans le détail plus tard, mais n'est-ce pas là un domaine où vous avez fait des erreurs de prévision lorsque vous avez essayé de convaincre le Comité et les anciens ministres des Transports de ce que ces immobilisations allaient vous permettre de faire?

M. GORDON: Non, monsieur. Vous pourrez voir que j'ai pris soin de dire que toute prévision que je pouvais faire était fondée sur la supposition que nos salaires et nos revenus resteraient sur des bases relatives et que je ne me suis jamais fait fort de maintenir les salaires des employés des chemins de fer au même niveau ni de maintenir la valeur du dollar.

M. FISHER: Aujourd'hui, quand nous regardons ces données statistiques, les frais de main-d'œuvre nous sautent donc aux yeux?

M. GORDON: Il semblerait, et le prix du matériel également. Il ne faut pas oublier que la valeur du dollar a changé depuis que j'ai lancé notre programme.

M. FISHER: Vous n'allez tout de même pas prétendre comme M. Crump que la seule chose qui laisse à désirer c'est les taux du pas du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: Il a dit que, dans la structure des taux de transport des marchandises, ceux du pas du Nid-de-Corbeau étaient les seuls qui ne fussent pas équitables. Il n'a pas dit que c'était là le seul problème qui se posait aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant permettre à M. Horner de prendre la parole, il a quelque chose à dire.

M. GORDON: A ce sujet,—il est très difficile d'exposer ces choses clairement. Dans la déclaration dont vous parlez, M. Crump a dit que tous les autres taux de transport des marchandises du pays sont établis d'après le principe des fluctuations normales, que ceux du Nid-de-Corbeau sont les seuls pour lesquels le principe ne peut être appliqué et que c'est pour cela qu'ils ne sont pas équitables. C'est comme cela qu'il faut interpréter ce qu'il a dit.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Vous ne croyez pas que du fait que c'est le seul taux statutaire établi par le gouvernement, c'est le seul que les chemins de fer et tous les autres peuvent critiquer sans faire de mal à personne, sauf au gouvernement?

M. GORDON: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Autrement dit, c'est une question qui relève du gouvernement.

M. GORDON: C'est le seul taux qui, à cause de la régie statutaire, ne peut être modifié par l'administration des chemins de fer et nous ne pouvons pas demander à la Commission des transports de nous permettre de l'augmenter comme nous le ferions pour d'autres éléments du tarif-marchandises. C'est le seul cas de cette nature.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'en conviens, mais je maintiens également que c'est pour cela qu'on se plaint plus de ce taux-là que de tout autre taux de transport des marchandises.

M. GORDON: C'est vous qui le dites.

M. FISHER: Je voudrais poursuivre ma question au sujet des erreurs. J'estime que ce graphique des frais de la main-d'œuvre commence à poser

des problèmes monsieur Gordon, et puisque vous avez signé des contrats avec certains des intéressés, vous en êtes responsables dans une certaine mesure.

M. GORDON: Pas du tout. Nous y avons été obligés et je me permets de vous rappeler qu'une grève s'est produite il y a quelques années et que le Parlement a adopté une loi sur l'arbitrage.

M. FISHER: Si l'arbitrage est devenu obligatoire, sans doute avez-vous très bien plaidé votre cause?

M. GORDON: La loi fixe des limites et si vous l'étudiez, vous verrez que nous n'avons eu aucune possibilité de plaider notre cause.

M. FISHER: Mais avant qu'on ait eu recours aux arbitres, vous avez certainement présenté votre cause au comité conjoint des négociations?

M. GORDON: Bien sûr.

M. FISHER: Et vous avez complètement failli à...

M. GORDON: Nous allons comparaître devant une commission d'arbitrage très prochainement et nous allons lui soumettre notre cas le mieux possible. L'examen des causes semblables qui se sont présentées par le passé, vous révélera qu'à une exception près l'administration des chemins de fer s'est rendue au jugement de la commission d'arbitrage. Les syndicats, par contre, refusent d'accepter les décisions de ces commissions et se servent de leur pouvoir économique pour faire pression. Voilà le problème auquel nous devons faire face. Voilà pourquoi un autre genre d'arbitrage paraît s'imposer.

M. FISHER: Est-ce, d'après ce que vous prévoyez pour l'avenir, il y aurait un autre moyen de réduire votre déficit, dans un autre secteur que celui des salaires?

M. GORDON: Je crois que le problème des salaires est le plus important de tous, pour la bonne raison que, comme je vous l'ai déjà dit, sur chaque dollar de dépenses, nous devons prélever 65c. pour le coût de la main-d'œuvre; ceci, comparé à ce que notre matériel est capable de rendre, est beaucoup trop élevé. Par conséquent, d'après ce que je vois, le seul remède,—mais ne croyez pas que je m'en prends à la main-d'œuvre car ce n'est nullement le cas, je constate simplement des faits,—le seul remède, d'après ce que je peux voir en tant que gérant de cette entreprise serait d'augmenter notre rendement afin de réduire nos frais de production. C'est en partie ce que nous avons fait au moyen de nos immobilisations; comme je vous l'ai montré dans les diagrammes, nous y avons réussi jusqu'à un certain point mais ce n'est pas suffisant.

M. FISHER: Vous avez bien dit à M. Broome que vous pourriez y parvenir à l'avenir en réduisant vos opérations notamment.

M. GORDON: Oui, si nous trouvons que les services fournis par les chemins de fer ne leur permettent pas de soutenir la concurrence et que d'autres entreprises de transport pourraient s'en charger, alors je suis d'avis que les chemins de fer devraient plier bagage.

M. FISHER: Ne croyez-vous pas que nous en sommes déjà là en ce qui concerne le service transcontinental pour voyageurs?

M. GORDON: Si vous me permettez de le dire, je crois que vous vous lancez là dans un tout autre domaine. Comme je vous le disais ce matin, pour ce qui est des services de voyageurs, les compagnies de chemin de fer ont eu le sentiment jusqu'à tout dernièrement, qu'il fallait absolument fournir de tels services.

Or, comme je l'ai dit, nous estimons que le moment est venu de réfléchir si c'est bien le cas, ou si nous ne devrions pas abandonner tous les services qui ne couvrent pas leurs frais. Justement, nous sommes en train d'examiner avec le Pacifique-Canadien si nous ne pourrions pas mettre au point une entente raisonnable quant aux genres de services que l'on pourrait abandonner.

C'est là une tout autre question, une question dont la commission royale s'occupe activement en ce moment.

Depuis le début de l'affaire, l'avocat conseil de l'Ouest insiste sur les déficits afférents aux services de voyageurs et on nous a demandé de préparer un mémoire à ce sujet, ce que nous sommes en train de faire en ce moment. Ce mémoire sera présenté ici à Ottawa. Je crois par conséquent qu'on aura toutes les occasions voulues d'examiner cette question à fond.

M. BROOME: Ce sont ces services-là qui vous rapportent le moins, ceux qui, du point de vue des frais, vous causent des pertes considérables, à part les taux du pas du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: C'est très compliqué et très difficile d'évaluer le prix de revient des services de voyageurs. Nos experts y travaillent en ce moment et jusqu'à présent, ils ont trouvé trois solutions possibles. J'essaie en ce moment de choisir celle dont je préférerais me servir. Il me serait difficile de parler plus franchement, n'est-ce pas?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une question à poser au sujet du déficit des entreprises de camionnage. Comme vous achetez des entreprises de camionnage pour compléter vos services, quelqu'un va certainement vous accuser d'employer le déficit pour réduire vos taux de camionnage et d'avoir ainsi un avantage injuste sur les autres camionneurs.

Quelles mesures prenez-vous pour vous défendre contre cette accusation, ou pour vous assurer que lorsqu'elle sera faite elle sera sans fondement?

M. GORDON: J'espère bien que je pourrai répondre que toute entreprise de camionnage que nous reprenons nous rapporte. Je ne crois pas qu'il y ait une meilleure réponse que celle-là.

M. BROOME: Est-ce que l'état que vous présenteriez serait établi de telle façon que les bénéfiques seraient apparents?

M. GORDON: Je l'espère bien. C'est certainement ce que nous essayons de faire. Nous essayons de le faire dès à présent. Ce service de camionnage est à ses débuts et notre administration cherche à le mettre sur pied de telle façon que nous pourrions démontrer que notre placement nous rapporte.

M. BENIDICKSON: M. Gordon a parlé ce matin, et encore il y a quelques instants, de l'avenir du service des voyageurs. Il a dit ce matin que le genre de service en commun pour les voyageurs qui fonctionne entre Ottawa et Toronto, ne lui plaît pas beaucoup... du moins je crois que c'est ce que vous vouliez dire, n'est-ce pas?

M. GORDON: Mais oui.

M. BENIDICKSON: Cette mise en commun, ou cette fusion, est prévue dans la loi sur le National-Canadien et sur le Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, en effet.

M. BENIDICKSON: Avez-vous fait quelque chose de semblable dans le domaine des communications dernièrement? J'en ai entendu parler à la tête des Lacs, où il y a un bureau de télégraphe du Pacifique-Canadien et un autre du National-Canadien. On s'intéresse beaucoup à la fusion de vos services là-bas.

M. GORDON: L'affaire dont vous parlez est en ce moment devant la Commission des transports et je ne pense pas que je devrais me permettre de la juger à l'avance. Je puis néanmoins vous dire que je m'attends à ce que sa décision soit en notre faveur. Là je ne juge pas les choses à l'avance, j'exprime simplement un espoir.

M. BROOME: C'est une question d'opinion.

M. GORDON: Nous n'avons pas l'intention de réétudier toute la question des communications et, je le répète, le Pacifique-Canadien, comme nous-mêmes, a l'intention d'étudier le trafic télégraphique de très près, afin de voir

jusqu'à quel point il serait possible d'élargir les ententes que nous avons dans le domaine des communications. Nous cherchons avant tout à éviter le double emploi et à réduire les frais.

Comme vous le savez, dans le domaine des communications par micro-ondes, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien travaillent ensemble depuis bon nombre d'années. Au problème du trafic des messages télégraphiés vient s'ajouter celui des systèmes de communication dont les deux réseaux ont besoin pour leurs trains. Jusqu'à présent, on a considéré que, du point de vue du fonctionnement, cette question relevait de chaque réseau de chemin de fer.

En réponse à votre question, il convient de vous dire que les progrès énormes qui ont été réalisés dans la technique des communications offrent maintenant des possibilités qui n'existaient pas auparavant. Par conséquent, les administrations des deux compagnies de chemin de fer se penchent sur le sujet pour voir s'il y aurait moyen d'éviter le double emploi des bureaux et des services. Ce sont des questions qui relèvent entièrement du domaine de la technique, et pour obtenir des résultats il faudra que tous ceux qui s'y intéressent fassent preuve de patience et de persévérance. Il surgira évidemment des difficultés par rapport à la main-d'œuvre telles que celles que vous avez mentionnées pour la tête des Lacs.

M. BENIDICKSON: Par rapport à cette demande, dont la Commission des transports est saisie, comme vous nous l'avez dit, concerne-t-elle uniquement la mise en commun ou un genre de fusion quelconque à la tête des Lacs?

M. GORDON: Oui, pour les deux villes, pour qu'il n'y ait qu'un bureau au lieu de deux à cet endroit.

M. BENIDICKSON: Est-ce que, par la suite, lorsqu'il y aura double emploi ou autre chose de ce genre, vous devrez vous adresser chaque fois à la Commission des transports?

M. GORDON: J'espère bien que non, mais c'est là une question d'interprétation juridique et je n'ai pas les renseignements qu'il faut pour vous répondre à ce sujet en ce moment.

M. BENIDICKSON: Croyez-vous qu'on cherche par cette demande à obtenir une approbation pour toutes les éventualités?

M. GORDON: Non. D'ailleurs, je vous avoue que j'ai été tout à fait étonné quand j'ai appris que nous devons obtenir l'approbation de la Commission des transports pour ce genre d'entreprise.

M. CHEVRIER: Mais c'est seulement pour ce genre d'entreprise? Il ne faudrait pas l'obtenir dans d'autres cas, n'est-ce pas?

M. GORDON: Si nous parvenons à nous entendre pour que nous fournissions ensemble ces services à chaque endroit afin d'éviter le double emploi, j'espère bien que nous n'aurons pas à nous adresser à la Commission des transports.

M. BENIDICKSON: Savez-vous que cela s'est fait en vertu de la loi sur la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Cette demande n'a pas été faite sous le régime de cette loi.

M. CHEVRIER: Elle a été faite sous le régime de la loi sur les chemins de fer.

M. VAUGHAN: C'est bien ce que j'avais compris.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, il est 6 heures et nous allons suspendre nos délibérations jusqu'à 8 heures, si vous le voulez bien.

SÉANCE DU SOIR

MARDI 29 mars 1960

8 heures du soir

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence s'il vous plaît.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur le président, j'aimerais demander au président du National-Canadien s'il a songé à louer des camions ou des services aux entreprises privées lorsque la compagnie a cherché à mettre sur pied ce service de camionnage complémentaire. Il me semble qu'il y aurait ainsi moyen de réduire les mises de fonds pour l'entretien que le National-Canadien est obligé de faire et cela aiderait peut-être aussi à résoudre le problème des fortes immobilisations de cette compagnie à l'heure actuelle et dont son président nous a parlé. Elle pourrait peut-être réduire ses immobilisations. Il me semble aussi que ceci pourrait aider les entreprises de camionnage privées et leur permettrait peut-être de travailler non seulement pour le National-Canadien mais pour d'autres également. Je crois que j'ai déjà posé une question à ce sujet l'an passé.

M. GORDON: Il n'est pas de mode d'exploitation du camionnage qui ne nous intéresse. Nous sommes disposés à entreprendre n'importe quelle exploitation de camionnage qui nous semble acceptable du point de vue économique; alors nous ne mettrions certainement pas de côté votre proposition. Cependant tout dépendrait de ce que si oui ou non cela est approprié à quelque circonstance particulière.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je songe tout particulièrement à une région où une exploitation de camionnage à plein temps ne serait pas économiquement réalisable.

M. GORDON: Vous avez raison. Dans une petite région de ce genre, nous pourrions conclure une entente s'il nous apparaissait qu'un contrat de louage avec un exploitant nous convienne.

M. CHEVRIER: Puis-je obtenir quelques détails au sujet de ces extensions que le National-Canadien a construites depuis 1951. Je crois qu'il s'agit de quelque six ou sept cents milles. M. Gordon pourrait-il nous dire quels ont été les résultats, au point de vue financier, de ces nouvelles lignes? Je voudrais tout d'abord savoir si oui ou non elles ont répondu aux espoirs que l'on formulait au sujet de ces chemins de fer.

M. GORDON: J'ai déjà exposé en une occasion précédente quelles sont les possibilités pour l'avenir. Si l'on excepte l'embranchement Manitouwadge-Hillsport qui a été construit pour des raisons de concurrence, et la ligne St-Félicien-lac Caché pour laquelle la société a reçu de l'aide du gouvernement, des ententes de garantie ou d'autres accords de trafic ont été négociés avec des industries de la région où ces lignes ont été construites. Ces ententes varient selon le genre de trafic. Il y en avait qui reposaient sur une base de tonnage garanti et d'autres sur une base de revenu brut. Notre situation est qu'aucune de ces garanties de trafic n'a dû être appliquée, sauf dans le cas des mines Bartibog-Heath Steel où l'exploitation a été temporairement suspendue. Dans quelques cas, la garantie générale a déjà fait son compte. Ainsi, la ligne de Kitimat a produit le trafic que nous attendions et ainsi la garantie a été compensée. La ligne de l'*International Nickel* est un des cas en vue. De façon générale, les lignes de chemins de fer ont rapporté plus qu'on en attendait en ce sens qu'elles ont comblé dans quelques cas les garanties du trafic. Cependant il est encore trop tôt pour donner plus qu'une estimation vague parce que dans certains cas la ligne vient à peine d'être inaugurée.

M. CHEVRIER: Il y en a eu une en particulier. Malheureusement je n'ai pas la référence, je regarde le budget maintenant, c'est le cas d'une ligne qui est complétée depuis quelques temps déjà; je crois que la première était la ligne Sherridon-Lynn Lake.

M. GORDON: La première a été la ligne Barraute. Celle-ci a été libérée. Cette ligne a transporté le trafic qu'on avait entrepris de fournir comme base de garantie. Alors elle est entièrement libérée.

M. CHEVRIER: Et que dire de la ligne de Beattyville et Chibougamau? Est-il trop tôt pour avoir des chiffres?

M. GORDON: Oui. Vous devez également vous rappeler que l'entreprise de St-Félicien a été négociée avec l'entente que le subside était applicable à l'extension en entier. Pas de garantie de trafic sur la portion St-Félicien-lac Caché. Nous sommes un peu désappointés du peu de trafic mais c'est parce que le marché du plomb, du zinc et du cuivre était plutôt léger.

M. CHEVRIER: Il s'agit de la ligne de St-Félicien?

M. GORDON: Non, le trafic viendrait d'un autre côté. La ligne de St-Félicien a été inaugurée il y a à peine quelques mois. Il est trop tôt pour se prononcer à son sujet. Nous n'avons jamais cru que cette ligne produirait suffisamment de trafic pour justifier ses dépenses au point de vue strictement ferroviaire. C'est la raison pour laquelle le gouvernement fédéral a fourni un subside en rapport avec les frais d'immobilisation.

M. CHEVRIER: Et dans le cas de la ligne Terrace-Kitimat?

M. GORDON: Elle va très bien. L'Aluminum Company a déjà transporté plus de marchandises qu'il n'en fallait pour racheter sa garantie.

M. CHEVRIER: Et la ligne Lynn lake-Sherridon?

M. GORDON: Le trafic s'accroît, mais la garantie n'est pas encore rachetée. En consultant les chiffres, je constate que dans ces neuf embranchements, l'investissement total des chemins de fer était de 83 millions de dollars et je vois que le chiffre représentant la totalité des investissements par les industries, qui ont commencé leur exploitation par suite de construction de cette ligne, constitue un investissement de 850 millions. Cela augure bien pour l'avenir sous ce rapport.

M. CHEVRIER: Avez-vous quelques chiffres illustrant les recettes de ces neuf lignes, ou en donnez-vous les détails?

M. GORDON: Non. Les chiffres que j'ai sont tellement douteux que je n'oserais pas vous les donner. Nous savons que nous n'avons pas eu à exiger la garantie. Il faudra encore quelques années avant que les lignes aient suffisamment fait leurs preuves pour que nous puissions avoir une juste idée.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): N'avez-vous de chiffres au sujet des recettes par tonnes-milles commerciales pour ces lignes?

M. GORDON: Nous n'en avons pas.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Puis-je poser quelques questions au sujet du service rail-route?

M. FISHER: En avons-nous fini avec les embranchements?

Le PRÉSIDENT: Probablement devrions-nous laisser M. Fisher terminer son examen des lignes d'embranchement.

M. FISHER: Je désirerais savoir si en 1960 vous aviez projeté quelques relevés d'ingénieurs ou des plans qui amèneraient de nouvelles lignes? Mon intérêt porte sur deux lignes, l'une au lac St-Joseph et l'autre sur la propriété de l'Anaconda.

M. GORDON: A ce moment nous avons quelques projets, mais aucun relevé ni demande visant de nouvelles lignes?

M. FISHER: Vous n'avez pas eu d'indice que d'ici quelques années on vous demanderait de tracer une ligne soit à travers la propriété de l'Anaconda au nord de Nakina ou la propriété de Steep Rock jusqu'au lac St-Joseph.

M. GORDON: Pas exactement. Nous avons bien eu une douzaine de discussions préliminaires mais rien d'une nature concrète. Nous croyons que durant les quatre ou cinq années à venir nous aurons des demandes d'embranchement à différents endroits. Cependant, comme je vous l'ai dit, même les démarches sont tellement préliminaires que nous n'avons rien de bien précis à ce sujet.

M. FISHER: Combien de temps en faudrait-il à partir du moment où quelqu'un fait une première démarche jusqu'au moment où vous pourriez accomplir le travail.

M. GORDON: Cela dépend entièrement des circonstances. Comme je vous le disais, si la démarche est suffisamment précise pour que l'on soit capable d'établir le volume de trafic ou d'obtenir des garanties, nous pouvons procéder aux relevés préliminaires en quelques semaines. En outre, cela dépend du terrain lui-même, pour savoir combien de temps il faudra pour accomplir le relevé. Nous ferions d'abord un relevé aérien, mais pour construire une voie ferrée, il faut avoir quelqu'un au sol qui fait à pied pratiquement tout le trajet pouce par pouce. Si nous avons une demande précise, nous pourrions nous organiser pour commencer le travail en très peu de temps.

M. FISHER: Une dernière question à ce sujet; s'il s'agissait de quelque chose d'important, ne faudrait-il pas une loi du parlement?

M. GORDON: Oui, si la ligne a plus de six milles.

M. FRASER: Monsieur Gordon puis-je vous demander si la ligne du lac Chisel va être terminée, c'est-à-dire à la baie d'Hudson, au delà de Flin Flon?

M. GORDON: M. Dingle m'affirme qu'elle sera terminée cet automne.

M. FRASER: Elle sera finie cet automne?

M. GORDON: C'est bien ça.

M. FRASER: La société de la baie d'Hudson sera-t-elle prête à produire à ce moment?

M. GORDON: D'après mes notes, ici, je constate, mais évidemment je ne peux pas parler au nom de cette compagnie, mais je vous répète que j'ai entendu dire, que l'usine de la *Hudson's Bay Mining and Smelting Company* devrait commencer à exploiter la mine de Chisel lake et entreprendre l'expédition de son minerai à sa raffinerie de Flin Flon vers la fin de juillet 1960, si la mise en œuvre de la mine de Chisel lake se poursuit comme on l'a prévu. Ce sont mes plus récents renseignements à ce sujet.

M. BENIDICKSON: En ce qui a trait à l'amélioration de l'embranchement, monsieur Gordon, à tort ou à raison je m'étais formé l'impression qu'une société de la Couronne, pendant un certain nombre d'années, n'est pas tellement portée à prendre une initiative de nature commerciale dans un domaine de ce genre et, mettons, si une exploitation minière est envisagée, elle s'adresse de ce genre ou d'une autre au gouvernement pour obtenir sa protection contre d'une façon ou d'une autre au gouvernement pour obtenir sa protection contre les pertes encourues par le tracé de cet embranchement. Quels sont les précédents à ce sujet?

M. GORDON: Je crois que nos précédents sont excellents. Nous avons précisé notre ligne de conduite à plusieurs reprises et elle est très claire dans l'esprit des intéressés. Notre ligne de conduite au sujet d'un embranchement ou de toute autre extension ferroviaire est que nous acceptons comme principe général toute la responsabilité de fournir les aménagements ferroviaires nécessaires n'importe où, et n'importe quel service où il y aurait une raison logique de ce faire, à condition que nous puissions prévoir des chances raisonnables

que, pendant une certaine période d'années, un trafic supplémentaire suffisant se développera pour justifier cette immobilisation de capital et les dépenses d'exploitation encourues. Nous reconnaissons et acceptons le fait qu'il faut d'habitude envisager une période d'exploitation déficitaire. Nous sommes satisfaits s'il existe des chances raisonnables de sortir de cette position déficitaire. Nous envisageons et nous étudions sans cesse les régions insuffisamment développées où nos intérêts dans le trafic en puissance dans une région sont assez considérables pour satisfaire à nos conditions, et alors, après avoir obtenu de notre conseil d'administration l'approbation de notre projet, nous faisons des prévisions budgétaires suffisantes et nous envisageons ce projet comme réalisable. Il va de soi que notre analyse est une question de jugement qui peut être justifié ou non, mais en d'autres termes nous prenons nos responsabilités et acceptons ces risques comme partie de notre exploitation financière.

M. BENEDICKSON: Ce n'était pas là ce que je voulais savoir.

M. GORDON: Lorsque notre analyse du trafic possible révèle qu'il reposera seulement ou en grande partie sur l'application des projets d'une industrie particulière qui réclame le service ferroviaire, nous exigeons une sorte d'assurance qui nous protège contre la possibilité que cette industrie néglige d'accomplir son projet; en d'autres termes, nous établissons une garantie du trafic qui consiste en une formule simple destinée à assurer qu'une industrie atteindra un certain niveau de trafic. Si les prévisions formulées par l'industrie se réalisent en pratique, ou en d'autres termes si ses propres projets prennent corps, et que le volume du trafic que l'on a prétendu en tirer se réalise, notre service ne coûte pas plus à cette industrie que les frais normaux de transport de marchandises. Si l'industrie ne produit pas le volume de trafic que nous attendions, la garantie commence alors à fonctionner et le chemin de fer se trouve remboursé dans une proportion suffisante pour contrebalancer ses charges.

Jamais les conditions de la garantie ont-elles été onéreuses pour l'entreprise intéressée. Le but de la garantie est de fournir une réassurance de l'intention de l'entrepreneur de mener à bien le projet dans lequel lui et le chemin de fer ont engagé des fonds.

Il existe plusieurs exemples de garanties, et M. Chevrier vient d'en signaler quelques-uns. Il y a aussi la dernière phase et il est important, surtout en marge de certaines discussions qui se sont déroulées récemment, que là où notre analyse du potentiel de trafic révèle qu'il n'existe pas de possibilité réelle que le développement se produise à un rythme nous permettant de sortir d'une position déficitaire pendant une période raisonnable d'années, nous considérons le problème au point de vue d'un intérêt plus vaste, et nous établissons jusqu'où nous sommes économiquement justifiés de commanditer un tel chemin de fer. Cela peut signifier que nous sommes préparés à financer une partie des frais si d'autres intéressés, comme les gouvernements fédéral ou provincial, sont disposés à fournir le reste. Nous préparons la proposition et avant d'y engager nos fonds, nous savons exactement à quoi nous en tenir au sujet de ce que comporte cette entente.

Tout subside fourni par un gouvernement en vertu d'un tel accord n'est pas à l'avantage du chemin de fer, puisqu'il touche seulement cette partie des frais que le chemin de fer ne voudrait dépenser de toute façon. Le subside est destiné au bien général de la communauté à desservir ou en vue d'intérêt plus considérable, et le gouvernement intéressé doit l'évaluer au point de vue politique ou des exigences de la défense. Rendus à ce stade, nous pouvons lui dire, à la lumière des analyses que nous avons faites, combien nous sommes disposés à y engager. S'il existe des raisons lui permettant de justifier de payer sa part des dépenses encourues, alors nous construisons.

En résumé: cela veut dire que le National-Canadien acceptera sa pleine part de risques raisonnables et nous n'accepterons aucune proposition si notre analyse révèle que la construction d'une ligne particulière de chemin de fer entraînerait une perte inévitable et un accroissement considérable à nos revenus nets. Notre jugement n'est évidemment pas toujours parfait mais néanmoins nous faisons une estimation circonstanciée et intelligente des projets que nous rejetons tout aussi bien que de ceux que nous acceptons.

Le National-Canadien a institué cette formule de garantie de trafic dans les problèmes de cette sorte, et nous l'avons mise en œuvre à la lumière de l'expérience acquise lorsque dans la création de lignes de chemins de fer les considérations politiques entraient en ligne de compte, en ces jours lointains et heureusement révolus. La construction des voies se décidait ainsi, peu importe qu'elles fussent rentables ou non pour la société exploitante. Alors nous procédons maintenant avec prudence et en considérant tous les intérêts, non seulement ceux de l'industrie qui désire s'assurer nos services, mais également l'effet général sur la communauté; et en nous inspirant de l'estimation générale nous sommes prêts à prendre notre part des risques à courir.

M. BENEDICKSON: Puis-je poursuivre ma question? Je suis heureux d'entendre cette déclaration de la part du président du National-Canadien parce que nous savons tous que les sociétés de la Couronne de l'ampleur du National-Canadien sont critiquées. . .

M. GORDON: Critiquées, point.

M. BENEDICKSON: . . .critiquées, et dans un sens comme dans l'autre. On croit que ces sociétés sont quelquefois trop enclines à faire des investissements, et d'autre part on dit qu'elles sont trop exigeantes pour. . .

M. CHEVRIER: Trop exigeantes.

M. BENEDICKSON: De toute façon, le président a déclaré que des risques calculés servent à orienter le conseil d'administration.

M. GORDON: C'est exact.

M. BENEDICKSON: Il a également indiqué que, d'après lui, une recommandation du conseil d'administration au gouvernement, qui évidemment doit assumer une partie du financement de ces entreprises, vient du National-Canadien sans aucune pression de la part du gouvernement actuel ni de l'ancien gouvernement.

M. GORDON: Ce que je voulais dire par là, c'est que lorsque mon personnel a étudié un projet et qu'il m'a formulé une recommandation à son sujet, si je suis d'accord j'en saisis mon conseil d'administration. Si le conseil d'administration donne son assentiment, le projet suit alors les formalités budgétaires et est présenté à ce Comité dans le budget que vous étudiez maintenant; mais il doit obtenir l'approbation du conseil d'administration comme poste du budget avant d'aller plus loin.

M. BENEDICKSON: Toutefois, vous avez bien dit qu'aucune pression gouvernementale n'intervenait, qu'il s'agisse du gouvernement actuel ou passé.

M. GORDON: Oui, sauf dans la mesure suivante: je crois comprendre que dans des cas individuels, si un gouvernement, provincial et fédéral, se montrait intéressé à la construction d'une ligne, nous pourrions en étudier le projet, en termes généraux, comme avec n'importe qui. Après en avoir fait l'analyse, nous pourrions l'informer de ce que nous pensons du trafic possible dans cette région; nous lui dirions ce qui nous paraîtrait motivé en fait de risque raisonnable pour nous; et si ce gouvernement désirait alors continuer et nous accorder un subside ou assumer les dépenses d'immobilisation, nous déciderions de poursuivre notre travail et alors il faudrait une loi ou du moins un bill en vue d'une loi du Parlement.

M. BENIDICKSON: Je croyais qu'il serait question alors que vous veniez devant ce Comité, et tel n'est pas le cas. Vous devez discuter vos besoins d'argent avec le gouvernement avant que ceux-ci soient incorporés aux demandes que nous avons devant nous.

M. GORDON: Oui, parce que notre budget est approuvé par décret avant d'atteindre ce Comité. Vous avez raison, j'avais oublié ce point.

M. CHEVRIER: Je voudrais poser deux questions. La première se rapporte à une déclaration que, je crois, vous avez faites récemment, monsieur Gordon, au sujet de l'extension du P.G.E. Vous avez recommandé, ou vous avez proposé, je puis me tromper, que si le P.G.E. devait être prolongé au nord-ouest de la province, peut-être pourrait-il utiliser la voie ferrée du National-Canadien dans cette région.

M. GORDON: En partie seulement. La proposition, à notre sens, était qu'une ligne serait construite d'un point au nord de Prince George appelé Summit lake, parallèlement à notre ligne, une distance de 20 à 65 milles environ devant séparer les deux voies ferrées, jusqu'à un point appelé Hazelton; de là la ligne obliquerait directement au nord vers l'Alaska. Nous avons déclaré: "Il est ridicule selon nous de doubler cette ligne parce que nous sommes consentants à vous laisser utiliser la nôtre de Hazelton jusqu'à Prince George". Cela permettra d'épargner à quiconque va construire cette ligne, et je ne sais pas très bien qui est censé la construire, mais nous savons que cela pourrait lui épargner la construction de 205 milles de voie ferrée en terrain très difficile et à un prix que nous estimons à \$30 ou \$35 millions. Nous serions très heureux de laisser quiconque veut construire cette ligne utiliser notre voie ferrée de Prince George et épargner 205 milles de construction difficile.

M. CHEVRIER: A-t-on fait des démarches auprès de vous, ou avez-vous formulé une offre?

M. GORDON: Nous avons fait l'offre nous-mêmes.

M. CHEVRIER: A la province?

M. GORDON: Et à la province et à la société Wenner-Gren.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une autre question au sujet de l'Alberta? Y a-t-il quelque chose de nouveau touchant le chemin de fer de Pine Point?

M. GORDON: Nouveau dans quel sens?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Au sujet de la voie de l'Ouest, évidemment.

M. GORDON: La Commission royale continue de l'étudier, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): C'est bien ça.

M. GORDON: Nous en sommes là.

M. CHEVRIER: Avez-vous fait un relevé?

M. GORDON: Nous avons procédé à un relevé préliminaire des deux parcours en cause, et ce relevé est maintenant entre les mains du gouvernement.

M. CHEVRIER: Je présume que vous n'êtes pas libre de nous dire de quoi il s'agit?

M. GORDON: Non, une Commission royale en poursuit l'étude actuellement, afin de recommander le parcours voulu.

M. CHEVRIER: Il y a aussi un crédit du budget qui doit être étudié ce soir et il y a probablement quelques questions à son sujet.

M. BENIDICKSON: La Commission royale veut demander des sommes d'argent additionnelles dans les crédits supplémentaires, à la Chambre ce soir.

M. CHEVRIER: Puis-je demander au ministre si l'on est plus avancé au sujet de la direction que doit adopter le chemin de fer?

M. HEES: La chose avance toujours, monsieur le président.

M. CHEVRIER: Je crains ne pas pouvoir rien ajouter.

M. HEES: C'était mon intention.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que les recettes indiqueraient ce que vous recevez des services rail-route de la société? Pourriez-vous me donner un chiffre à ce sujet?

M. GORDON: J'ai toujours beaucoup d'hésitation au sujet des questions qui révèlent l'état de nos finances à nos concurrents. Je voudrais savoir ce qui m'incombe de vous dire exactement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais découvrir quelques-uns des principes de la société à ce sujet, ce qu'elle fait avec ses propres camions et ce qu'elle fait avec les camions des autres?

M. le PRÉSIDENT: Quelle est votre question, monsieur Browne?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je désire savoir quelles recettes le National-Canadien touche pour son service de rail-route et s'il est possible, je voudrais avoir en détail le revenu découlant de l'exploitation de ses propres camions et les revenus découlant du transport des autres camions sur ses voies ferrées?

M. GORDON: Monsieur le président, je crois que je vais être obligé de faire observer que l'on ne devrait pas nous poser des questions au sujet de secteurs de nos opérations lorsqu'il y a possibilité que nos concurrents bénéficient des réponses. Notre rapport annuel donne, à la page 38, le tonnage commercial par denrée; c'est tout ce que nous avons jamais publié quant aux recettes découlant des différentes catégories de marchandises transportées par nos chemins de fer.

Je crois que les renseignements du genre de ceux que M. Browne demande pourraient nuire à nos intérêts et que nous ne devrions pas être obligés de les révéler.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais savoir en quoi la révélation de ces revenus pourrait vous causer préjudice?

M. GORDON: D'une part je n'ai pas accès aux chiffres de cette nature que possède l'industrie du camionnage; d'autre part il semble qu'on souhaite beaucoup que les chemins de fer découvrent toutes leurs batteries. Mais les camionneurs ne nous disent rien, eux. Nous n'avons aucun renseignement au sujet de leurs frais et, à mon avis, il devrait y avoir échange de renseignements si l'on veut parler de concurrence commerciale.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais les chiffres concernant l'exploitation des camions sont accessibles aux actionnaires et comme vous avez fait remarquer que ce Comité devrait obtenir des renseignements sur les camions qu'emploie le National-Canadien, je ne vois pas pourquoi ces renseignements ne nous seraient pas accessibles.

M. GORDON: Pourriez-vous m'indiquer où j'ai dit cela?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pouvez-vous m'indiquer la ligne de conduite de votre chemin de fer. On m'a posé certaines questions concernant le transport des remorques chargées par chemin de fer dans les Maritimes. Votre chemin de fer transporte-t-il dans les Maritimes des remorques chargées appartenant à des voituriers publics?

M. GORDON: Nous assurons dans les Maritimes ce service rail-route, mais nous le restreignons aux camions qu'exploitent les chemins de fer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pourquoi n'accepteriez-vous pas de desservir un voiturier public qui désire expédier un camion de marchandises dans les Maritimes?

M. GORDON: Parce que nous croyons que le service que nous assurons présentement suffit dans ces provinces et qu'il n'y existe aucune nécessité d'assurer celui dont vous parlez et que l'on n'exige pas d'ailleurs; en d'autres termes, notre service rail-route suffit aux besoins et nous ne fournissons pas ce service à nos concurrents simplement pour les rendre heureux. Nous satisfaisons l'intérêt public et nous ne sachons pas que les expéditeurs soient mécontents du service que nous assurons. En fait, on nous a demandé, par exemple, d'appliquer le plan 2 entre certains endroits du Canada central où le plan 1 est actuellement en vigueur. Comme vous le savez, le plan 2 comporte le transport des remorques chargées par chemin de fer qui est actuellement accordé aux expéditeurs qui en font la demande.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-il vrai qu'un usager assez important du service rail-route a abandonné votre compagnie pour faire affaire avec le Pacifique-Canadien parce que, à cause de cette ligne de conduite, il ne pouvait faire transporter ses camions dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: Il est vrai qu'un camionneur qui désire transporter ses remorques chargées dans les Maritimes par chemin de fer nous a parlé de ce service que nous ne sommes pas prêts à lui accorder; après cette décision, il a dit qu'il confierait au Pacifique-Canadien la totalité de son transport de remorques chargées.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Croyez-vous qu'il est du ressort de la compagnie de chemins de fer de maintenir un monopole dans la région des provinces Maritimes?

M. GORDON: Tout d'abord, je ne crois pas que ce soit un monopole, et je crois qu'il appartient à la direction de faire preuve du meilleur jugement possible dans la gestion des affaires de la compagnie.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous y transportez par rail vos propres camions et non ceux des autres compagnies; les chemins de fer ne sont-ils pas censés assurer à tous un service de voiturier public?

M. GORDON: Nous n'avons pas de service auto-rail pour les voituriers publics.

M. CREAGHAN: Ne fournissez-vous pas ce service à d'autres? Un camionneur ne peut-il pas expédier ses remorques chargées de Moncton à Halifax sur vos wagons en plate-formes?

M. GORDON: Non pas ses propres camions; mais nous fournissons les nôtres à l'égard de ce service lorsque l'expéditeur le désire.

M. CREAGHAN: Je dois faire erreur, alors, car j'ai vu dans un journal des photographies représentant la mise à bord de vos wagons de remorques appartenant à une entreprise nationale dont je ne me rappelle pas le nom.

M. GORDON: Vous vous trompez sans doute. Ce sont nos remorques que vous avez vues, car dans les Maritimes nous ne transportons que nos propres camions. Je vous demande pardon; il s'agissait peut-être de meubles pour lesquels il existe un service. C'est probablement ce que vous avez vu.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Puis-je élucider une question que j'avais commencé à poser?

M. BENIDICKSON: Relativement au camionnage?

M. CHEVRIER: J'allais parler de cette question des Maritimes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ma question concerne uniquement le camionnage: J'ai demandé quelles compagnies de camionnage avaient été achetées par les chemins de fer, et M. Gordon m'a répondu qu'il ne pouvait dévoiler ces noms, car ce serait faire tort aux compagnies de chemin de fer. Je crois que l'an dernier une somme de 15 millions de dollars a été mise de côté pour permettre l'achat de compagnies de camionnage. Je voudrais savoir

quelle partie de cet argent a été dépensée l'an dernier, et quelle somme on a prévue pour la présente année?

M. GORDON: J'ai dit ce matin que 5 millions de dollars, sur ces 15 millions, avaient été engagés ou étaient sous option. Notre budget prévoit une autre somme de 5 millions de dollars pour la présente année. En d'autres termes, nous n'avons pas employé la totalité de ces 15 millions, mais seulement 5 millions de dollars.

M. CHEVRIER: Vous avez dit qu'aucun achat n'avait été fait?

M. GORDON: Non, j'ai dit que des engagements avaient été pris, mais aucun achat n'a encore été définitivement conclu.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Quelle somme totale avez-vous engagée actuellement? Vous avez dit 5 millions de dollars je crois?

M. GORDON: Oui, 5 millions.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce montant comprenait tous les achats antérieurs? Vous n'aviez contracté aucun engagement auparavant, et vous ne pourvoyez pas un autre montant de 5 millions cette année?

M. GORDON: Ces 5 millions concernent la période s'étendant jusqu'à environ la fin de février de cette année. Dans le budget que nous prévoyons pour l'année 1960, nous avons inclus une autre somme de 5 millions de dollars afin de pourvoir à d'autres achats, si nous le jugeons à propos.

M. CREAGHAN: Ainsi, si possible, vous pourriez peut-être consacrer 10 millions de dollars à l'achat d'entreprises concurrentes cette année.

M. GORDON: Non, non. Nous ne pouvons pas consacrer 10 millions de dollars à ces achats, mais seulement 5 millions. Nous avons déjà contracté des engagements s'élevant à 5 millions de dollars.

M. CREAGHAN: Vous demandez cette somme, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact; mais à toute fin pratique, ces 5 millions sont déjà dépensés, car nous nous sommes déjà engagés à faire ces achats.

M. CREAGHAN: Mais cette somme n'a pas été dépensée; alors vous pouvez dépenser 10 millions cette année.

M. GORDON: Il est possible que nous puissions effectivement verser cet argent.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Au moyen de graphiques, vous avez indiqué au Comité que le transport routier représente 11.9 p. 100 du volume total du transport. Avez-vous des chiffres indiquant quelle partie de ces 11.9 p. 100 du transport routier est faite par des entreprises appartenant aux chemins de fer?

M. GORDON: Non, je ne le crois pas. Ces chiffres comprendraient également la compagnie du Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui, je le crois. D'après le graphique que l'on nous a montré, 11.9 p. 100 de toutes les marchandises transportées le sont par transport routier. Savez-vous quelle partie de ces 11.9 p. 100 a été transportée par rail, uniquement par le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien?

M. WAHN: 11.1 p. 100, je crois. D'après ce que je comprends, tout cela serait transporté par la route.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les chemins de fer transportent des marchandises qui sont aussi transportées par camion. Possèdent-ils cette part des moyens de transport?

M. GORDON: Je ne crois pas que le Pacifique-Canadien publie des chiffres à cet égard.

M. WAHN: Je crois que le Bureau fédéral de la statistique publie ces chiffres.

M. GORDON: Les camionneurs ne publient aucun chiffre.

M. BENIDICKSON: Je veux revenir sur certaines questions qu'a posées M. Creaghan au sujet du transport des remorques que font les chemins de fer Nationaux dans les Maritimes. D'après certains témoignages qui ont été rendus ici aujourd'hui, puis-je conclure que, sur un parcours comme Montréal-Toronto, où il y a concurrence, les chemins de fer Nationaux recherchent activement le service rail-route pour n'importe quelle entreprise, alors que, dans les Maritimes, où il n'existe peut-être pas le même genre de concurrence ferroviaire, ils refusent de transporter par rail une remorque chargée qui ne leur appartient pas?

M. GORDON: Il faut dire que les chemins de fer Nationaux, au moyen de leurs wagons à marchandises et à bagages, de leur service routier, de leur transport de remorques et de camions chargés par rail, etc., peuvent offrir aux provinces Maritimes le meilleur mode de service coordonné qui existe au Canada.

M. BENIDICKSON: C'est votre avis.

M. GORDON: Permettez-moi de terminer. C'est évidemment notre avis; mais à cela s'ajoute que les expéditeurs sont satisfaits de notre service, et c'est leur opinion qui m'intéresse.

Il y a eu augmentation des expéditions de 500 livres et plus, inférieures à une wagonnée et provenant des trois grandes divisions d'Halifax, Saint-Jean et Moncton. Ces expéditions ont accusé une augmentation très satisfaisante entre les années 1958 et 1959, et nous ne sachons pas que les expéditeurs aient été mécontents du service rail-route que leur assurent les chemins de fer Nationaux.

La seule demande que nous connaissions en vue de l'application du plan n° 1,—qui concerne l'exploitation commerciale,—provient de grandes sociétés de camionnage, et nous ne croyons pas que des demandes de ce genre soient une indication des besoins du public.

M. BENIDICKSON: Alors, vous croyez qu'à cet égard il existe une différence entre Toronto et Montréal?

M. GORDON: Oui.

M. MCPHILLIPS: Ce matin, vous avez dit que vous construisiez, pour le compte du gouvernement des États-Unis, une installation micro-ondes dans le nord de la Colombie-Britannique, jusqu'à la frontière de l'Alaska. Construisez-vous ce réseau à titre d'entrepreneurs?

M. GORDON: C'est une installation micro-ondes que nous établissons pour le compte du gouvernement des États-Unis.

M. MCPHILLIPS: Le faites-vous à titre d'entrepreneurs?

M. GORDON: Non. Nous avons un contrat avec le gouvernement des États-Unis et nous avons demandé des soumissions relativement à l'installation même. Le soumissionnaire heureux, la *RCA Victor Company of Canada*, la construit actuellement pour nous; nous l'exploiterons lorsqu'elle sera terminée.

M. MCPHILLIPS: Vous en serez les exploitants, mais non les propriétaires?

M. GORDON: Certainement. La *RCA* érige cette installation pour notre compte.

M. MCPHILLIPS: J'ai compris que vous faisiez ces travaux pour le compte du gouvernement des États-Unis et que vous aviez dit que vous agissiez à titre d'entrepreneurs?

M. GORDON: Je ne me suis peut-être pas exprimé assez clairement. Le gouvernement des États-Unis nous a demandé d'établir un service micro-ondes et un réseau de communications qui s'étendrait jusqu'à l'Alaska et qui ferait partie

d'un réseau général de communications. Nous nous sommes engagés à établir ce service; pour cela, il nous faut construire l'installation. Nous avons décidé de ne pas l'ériger avec notre propre personnel; nous en avons confié l'installation à la compagnie RCA. C'est un procédé similaire à celui de la construction d'immeubles. L'entrepreneur s'engage à construire l'immeuble, que, une fois terminé, nous exploiterons. Nous fournirons le service au gouvernement des États-Unis.

M. McPHILLIPS: Et ce dernier vous rémunère pour ce service?

M. GORDON: C'est exact. Nous avons conclu avec le gouvernement des États-Unis un accord de location sur une base d'amortissement.

M. CHEVRIER: Et d'où part ce réseau?

M. GORDON: Il court de la frontière des États-Unis jusqu'à l'Alaska. Une partie en sera exploitée par *Alberta Telephones*, en collaboration avec nous-mêmes, et au nord de Grande-Prairie, ce sera notre propre réseau.

M. BENIDICKSON: Combien de temps durera cet accord avec le gouvernement des États-Unis?

M. GORDON: J'hésite toujours à parler d'accord avec d'autres entreprises. Au début, ce réseau comportait un genre d'installation ultra-secret. Cependant, actuellement, tout est généralement connu. Voyons ce que je puis vous dire.

M. BENIDICKSON: Je n'insisterai pas.

M. GORDON: Laissez-moi vous dire que cet accord couvre un certain nombre d'années et qu'il a été conclu sur une base d'amortissement d'après laquelle le capital sera remboursé après une certaine période.

M. BENIDICKSON: Je signalerai que le gouvernement des États-Unis a fait en ce pays d'autres placements à l'égard d'entreprises au sujet desquelles, subséquemment, nous avons pu conclure une entente et en acquérir la propriété.

M. GORDON: Ces conditions ne s'appliquent pas au présent cas.

M. BROOME: On se procure ces fonds, qui seront remboursés par le gouvernement ou au moyen d'obligations garanties par les chemins de fer Nationaux. Puis vous toucherez des revenus annuels qui vous permettront de recouvrer votre argent au cours d'une période de 15 ans et d'acquitter vos frais?

M. GORDON: C'est exact. Nous en retirerons également un modeste profit. En outre, cette installation nous sera avantageuse et nous obtiendrons un assez bon réseau de communications.

M. BROOME: Exploitions-nous un réseau téléphonique lié à cette installation?

M. GORDON: Nous le pouvons, car les micro-ondes peuvent être utilisées pour fins de communications téléphoniques.

M. BROOME: Exploitez-vous le téléphone dans cette région?

M. GORDON: Oui, au nord de cette région.

M. BROOME: Avez-vous des raisons particulières de vous livrer à l'exploitation du téléphone?

M. GORDON: Oui, parce que c'est un commerce avantageux.

M. BENIDICKSON: Lorsque vous parlez d'un réseau micro-ondes s'étendant de la frontière sud jusqu'à la frontière nord de l'Alberta, vous dites que c'était un parcours micro-ondes?

M. GORDON: Oui.

M. BENIDICKSON: Ne serait-il pas moins coûteux d'établir sur cette même ligne un réseau micro-ondes par télévision?

M. GORDON: Oui, les micro-ondes peuvent servir à la télévision.

M. BENIDICKSON: Alors vous pourriez louer ce réseau à la Société Radio-Canada qui pourrait ainsi desservir la population habitant le long de ce parcours.

M. GORDON: Voici mon explication: l'Alberta Government Telephones possède déjà un réseau micro-ondes s'étendant, vers le nord, d'un endroit voisin de la frontière des États-Unis, jusqu'à une localité appelée Grande-Prairie, ou près de là. Cependant, ce réseau ne répond pas aux besoins envisagés dans ce cas-ci; voilà pourquoi nous agissons comme intermédiaire du gouvernement des États-Unis et prenons avec le gouvernement de l'Alberta des mesures destinées à améliorer ses lignes téléphoniques, afin que nous ne soyons pas obligés de construire un deuxième réseau. En d'autres termes, nous sommes convenus d'utiliser cette partie du réseau téléphonique afin d'éviter tout doublement. De Grande-Prairie vers le nord, nous construisons le réseau micro-ondes. Lorsque je dis "nous", je veux indiquer que nous employons la compagnie RCA comme notre entrepreneur pour accomplir ce travail. Lorsque l'installation sera terminée, il existera un réseau de communications complet de la frontière des États-Unis jusqu'en Alaska.

M. BENIDICKSON: Mais, parce que ces capitaux ont été placés aux termes d'un accord avec le gouvernement des États-Unis et qu'ils doivent être amortis, le coût n'en serait-il pas moindre si l'on ajoutait un service de télévision pour desservir les usagers de cette région?

M. GORDON: Oui, car automatiquement nous obtenons les sous-produits. Je dirai à M. Broome que je dois apporter des réserves aux remarques que j'ai faites concernant la rentabilité d'un réseau téléphonique. En certaines régions du Canada, on nous a confié l'exploitation de services téléphoniques, particulièrement à Terre-Neuve, où nous sommes les seuls fournisseurs, à l'exception de l'Avalon Telephone Company. Nous fournissons également ces services téléphoniques en d'autres régions du pays.

M. BROOME: Lors de la réunion de demain matin, pourriez-vous me donner des renseignements sur...

M. GORDON: Devons-nous nous réunir demain matin? Dans ce cas, je perdrai une gageure de 25c.

Le PRÉSIDENT: En toute justice, je crois que M. McPhillips devrait terminer de poser ses questions; puis, ce sera le tour de MM. Fisher et Smith.

M. McPHILLIPS: Je désirerais poser une autre question. Dans le graphique relatif aux terminus, j'ai remarqué que, sur la côte du Pacifique, il existait, pour l'avenir, une grosse tache jaune marquée "Vancouver". En réalité, n'est-ce pas Port-Mann?

M. GORDON: Ce pourrait être Port-Mann, ou la localité qui pourrait remplacer Port-Mann. Actuellement, nous revisons les installations de Port-Mann. Au fond, c'est Port-Mann.

M. McPHILLIPS: C'est avec un vif intérêt que je lis votre revue intitulée *Keeping Track*; il n'y a pas longtemps, j'y ai remarqué quelque chose qui m'a hautement intéressé, et dont vous avez parlé ce matin, c'est-à-dire que dans vos cours, vous faites usage de ce que l'on appelle, je crois, des rails sans fin.

M. GORDON: Qu'est-ce qui est sans fin?

M. McPHILLIPS: Des rails sans fin ou continus. Pouvez-vous nous expliquer brièvement ce que c'est? Est-ce une nouvelle invention?

M. GORDON: Non, depuis plusieurs années, nous expérimentons ces rails. M. Dingle pourrait peut-être expliquer cela.

M. DINGLE: Nous avons soudé des rails ordinaires de 39 pieds en longueurs de 550 pieds et 1,100 pieds, et les avons utilisés dans certains secteurs de

notre réseau. Nous en installons davantage tous les ans. Afin d'épargner des frais d'entretien, nous en posons dans quelques-unes de nos cours.

M. McPHILLIPS: Ces rails peuvent être employés sur les lignes principales?

M. DINGLE: Oui, nous en avons sur nos lignes principales.

M. BROOME: M. McPhillips a posé une question concernant une somme de 4 millions de dollars affectée à des terminus et que vous aviez indiquée sur votre graphique. Je crois que vous avez dit que cette somme devait servir à la construction d'installations à Port-Mann.

Qu'avez-vous l'intention d'établir à cet endroit? Je crois que ces 4 millions de dollars s'appliquent au budget de 1960. Cette somme était indiquée sur votre graphique, lorsque vous...

M. GORDON: A Vancouver?

M. McPHILLIP: Non pas pour 1960, mais pour l'avenir.

M. BROOME: Quatre millions de dollars pour l'avenir, à l'égard de terminus.

M. GORDON: C'est simplement un chiffre estimatif. Nous n'avons rien dans le budget de 1960, mais nous prévoyons que viendra un jour où il nous faudra faire quelque chose relativement à nos installations de Port-Mann. Nous n'en sommes pas encore arrivés au stade du projet; mais nous essayons de prévoir longtemps d'avance ce qu'il sera probablement nécessaire de faire.

M. FISHER: Je constate que certaines sommes sont prévues aux fins d'améliorer la voie de la D. W. & P. jusqu'à Duluth. Pouvez-vous me dire pourquoi?

M. GORDON: Avez-vous des renseignements sur ce sujet, monsieur Hunt?

M. FISHER: Je désire simplement vérifier...

M. GORDON: Il ne s'agit que de pourvoir au remplacement normal des rails détériorés par l'usure. C'est tout ce que nous désirons faire; nous n'entretenons aucun projet nouveau, sauf le remplacement des rails.

M. FISHER: Cela n'a rien à voir avec le projet qu'a récemment annoncé la *Premier Iron Ore* d'établir une usine de minerai de fer à Duluth?

M. GORDON: Non. Ces crédits n'ont rien à voir avec ce projet. Autrement, il faudrait élaborer un programme beaucoup plus considérable.

M. FISHER: Vous ne possédez aucun renseignement concernant l'expédition projetée de minerai de fer directement des mines canadiennes à Duluth?

M. GORDON: Non.

M. BENIDICKSON: A-t-on sérieusement demandé au département de l'industrie ce qu'il pense d'un haut fourneau à la tête des Lacs?

M. GORDON: Pas que je sache!

M. FISHER: Voici ma question suivante: Vu qu'il existe des moyens de camionnage à vos terminus de la tête des Lacs et de Winnipeg, avez-vous l'intention d'intégrer ces deux terminus?

M. GORDON: Vous songez au plan Gibb qui a été élaboré à cet égard pour le terminus du gouvernement. Nous ne projetons aucune dépense à ce sujet; actuellement, nous croyons que ce projet ne devrait pas être exécuté aux frais de notre chemin de fer.

M. FISHER: Quels rapports entretenez-vous avec les *Canadian Steamship Lines*, qui transportent une grande partie des marchandises qui passent à cet endroit et possèdent leurs propres services de camionnage qu'elles ont établis en coopération avec les chemins de fer Nationaux? Pouvez-vous discerner quelque tendance qui laisserait prévoir que cette compagnie transporterait ses remorques chargées seulement par vaisseau, afin d'expédier ses marchandises à Winnipeg?

M. GORDON: Nous ne considérons aucun accord spécifique en ce moment. On pourrait presque dire que nous laissons au hasard de déterminer ce qui se passera. Mais nous entretenons des rapports très étroits avec la C.S.L. et nous concluons des accords à notre bénéfice mutuel.

M. FISHER: Que voulez-vous dire par "très étroits"?

M. GORDON: Nous fournissons certains services à cette compagnie. A Point-Edward, nous avons une correspondance. Vu ces rapports, nous lui accordons certains services dans nos hangars pour la correspondance des expéditions.

M. FISHER: Vous avez parlé de certaines décisions qu'a adoptées votre conseil d'administration. Croyez-vous qu'il serait à notre avantage de faire comparaître ici votre conseil d'administration aussi bien que les hauts fonctionnaires? D'après ce que vous nous avez dit, il semble que les décisions importantes soient prises après consultation avec les membres de ce conseil; j'ai cru qu'ils pourraient nous fournir des renseignements intéressants. A-t-on jamais songé à cela?

M. GORDON: Il importe de ne pas oublier que le conseil d'administration n'est pas au courant de l'activité quotidienne d'un chemin de fer. Nous tenons des assemblées environ une fois par mois. Je présente alors aux membres du conseil les affaires particulières qui exigent décision de leur part; mais ils ne peuvent se tenir au courant de ce qui se passe au jour le jour. Vous devez vous rappeler que je suis président du conseil d'administration et qu'au besoin je peux parler au nom du conseil. Cependant, je sais parfaitement que, si l'on exige la présence des membres ici, ils y viendront; mais je ne crois pas qu'ils puissent apporter quelque élément utile à ce genre de discussion.

M. FISHER: Vous nous confiez la tâche importante d'étudier l'efficacité des chemins de fer Nationaux. Vu que vous avez louangé oralement la méthode des sociétés et désiriez que les chemins de fer Nationaux soient considérés comme une entreprise privée, la présence devant ce Comité du conseil d'administration nous serait certainement utile.

D'après votre réponse, vous semblez croire que le conseil d'administration d'une société n'est pas aussi important que le président du conseil, ou qu'il dérive son importance uniquement en fonction de ses relations avec le président.

M. GORDON: Voyons ce que vous dites. Tout d'abord, ce n'est pas moi, mais le Parlement, qui a décidé que les chemins de fer Nationaux devaient être établis selon le modèle d'une entreprise privée. Après débat, il a été convenu qu'il était préférable d'établir cette compagnie selon le principe d'une entreprise privée.

Par coïncidence, j'ai ici plusieurs textes, dont un de sir Robert Borden qui, sauf erreur, a déjà été premier ministre du Canada. J'en ai également un de l'honorable Arthur Meighen, qui a été premier ministre, ainsi qu'un de M. Mackenzie King. Je n'ai pu en trouver d'un premier ministre appartenant au PSD.

M. BENEDICKSON: Il lui aurait fallu, également, être président des chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: Je désire simplement signaler que, si l'on étudie l'histoire de la formation des chemins de fer Nationaux, on constatera dans le compte rendu des débats que les hommes politiques de tous les partis qui se sont prononcés sur ce sujet ont voulu que le National-Canadien soit établi selon le modèle d'une société privée, avec son propre conseil d'administration, précisément parce que ce chemin de fer devait être exploité et géré de façon indépendante.

Si vous me le permettez, je citerai une déclaration très appropriée qu'a faite M. Mackenzie King.

Une VOIX: Elle n'est pas si importante que ce que M. Diefenbaker pourrait dire sur ce sujet.

M. GORDON: Je n'ai pas fouillé le dossier récent; mais je ne crois pas qu'il ait eu l'occasion de parler de ce sujet.

Voici un extrait des *Débats* du 8 juin 1923:

C'est peut-être le moment de dire un mot des relations qui existent entre le Gouvernement et les chemins de fer Nationaux du Canada, particulièrement des relations entre sir Henry Thornton, comme chef des chemins de fer, et moi-même dans la position que j'occupe actuellement. Quand le gouvernement a demandé à sir Henry Thornton de prendre la direction des chemins de fer, nous lui avons promis,—et je lui ai formellement promis au nom du gouvernement,—qu'on lui confierait l'administration, qu'on lui adjoindrait un conseil de directeurs et que ce conseil et lui-même comme président auraient carte blanche et que le Gouvernement n'interviendrait pas dans leur exploitation. Nous l'avons averti qu'il serait tenu responsable de la façon dont il dirigerait les affaires du réseau, tout en lui assurant qu'il aurait franchises coudees et que le Gouvernement n'interviendrait en rien dans l'administration de la compagnie.

L'autre texte,—celui de la commission Drayton-Acworth,—précise spécifiquement que les chemins de fer Nationaux ne seront pas considérés comme un secteur du gouvernement; la commission mettait catégoriquement en garde contre une pareille mesure et elle indiquait les conséquences probables qui en découleraient.

Si vous me le permettez, je citerai un autre texte car je crois qu'il en vaut la peine après les recherches que j'ai faites.

M. BROOME: Votre personnel vous prépare si bien ces documents que je ne vois pas comment vous pouvez empêcher le ministre des Transports de vous les dérober.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il les reçoit par la poste.

M. GORDON: C'est moi-même qui ai fait ces recherches. Ce sujet m'intéresse hautement, et je crois qu'il vaut la peine de consigner cette citation au compte rendu.

Permettez-moi de lire cet extrait de la déclaration... Je ne puis le trouver maintenant. Mon système de fiches fait défaut; ce n'est pas celui de mon personnel.

M. FISHER: Il veut prouver que les membres du conseil d'administration sont des gens très importants que nous devrions entendre.

M. GORDON: Alors qu'il parlait du chemin de fer, sir Robert Borden a dit ce qui suit:

En ce qui concerne l'avenir immédiat, j'ai déjà dit que nous n'avons pas l'intention de confier l'exploitation du réseau des chemins de fer Nationaux directement à un ministère du gouvernement; pour le moment, nous avons l'intention de l'exploiter par l'entremise de l'organisme constitué qui l'a administré dans le passé. Le conseil d'administration sera reconstitué. Nous nous efforcerons d'obtenir les services des meilleurs hommes que nous pourrions trouver et nous n'exercerons aucune pression auprès d'eux. Nous laisserons au conseil d'administration pleine liberté de gérer et d'exploiter ce réseau; nous emploierons tous les moyens dont dispose le gouvernement et, si nécessaire, nous nous adresserons au Parlement, en vue d'assurer que la gestion de ce réseau soit absolument libre de toute influence, favoritisme ou ingérence politique, et j'emploie le mot "politique" dans son sens le plus strict.

Pour revenir à la question que vous avez posée concernant les membres du conseil d'administration,—et à laquelle je ne peux répondre directement,—j'ignore si leur présence ici vous intéresserait. Vous ne pouvez espérer que, à titre particulier, ils puissent répondre à vos questions de la même façon que je le fais, parce que je parle à la fois comme président de la compagnie et président du conseil d'administration.

M. BENIDICKSON: Quelques-uns ont peut-être été candidats de partis politiques.

Le PRÉSIDENT: Nous ne devrions pas les faire comparaître ici et placer ce conseil au même rang que la direction d'une société constituée en corporation. Dans une société commerciale, les membres du conseil ne parlent pas au nom du président. Les membres du conseil d'administration assistent, à titre d'actionnaires, aux assemblées annuelles de la société, tout comme nous le faisons ici. Cependant, c'est le président de la société et directeur du conseil d'administration qui parle en leur nom, même si les actionnaires sont présents. Vous n'avez jamais entendu dire que lors d'une assemblée annuelle d'actionnaires, les membres du conseil d'administration d'une société répondaient de sa gestion simplement parce qu'ils se réunissent une fois par mois avec le président et établissent la ligne de conduite. Ces assemblées ressemblent plutôt aux réunions intimes d'un parti politique, et lors de l'assemblée annuelle, le président présente les décisions générales des membres.

M. BENIDICKSON: Le caucus d'un parti a toujours le caractère d'une réunion secrète.

Le PRÉSIDENT: Pas toujours. S'il s'agissait des séances de la Direction d'une société corporative, vous savez que les choses ne se passeraient pas ainsi; personne ne pourrait forcer une société privée de dévier de sa ligne de conduite établie.

M. FISHER: M. Gordon a fortement insisté sur le fait que son conseil d'administration remplit des fonctions très importantes. Nous savons que le National-Canadien a été l'objet de beaucoup de critiques; on a critiqué ses réalisations et nous savons tous que cet organisme s'enfonce de plus en plus dans une situation déficitaire. Je ne veux pas insinuer que M. Gordon doit porter seul le poids de toutes les responsabilités; il est secondé par un Conseil d'administration, je ne veux pas lui imputer la responsabilité entière des décisions qui ont été prises.

Le PRÉSIDENT: C'est pourtant du domaine des attributions d'un président de chemin de fer. Le conseil d'administration siège tous les mois ou chaque fois qu'il le juge nécessaire, les directeurs formulent les lignes de conduite qu'ils désirent adopter mais M. Gordon reste quand même leur porte-parole; il le serait, même si nous invitions ici tout le conseil d'administration.

M. FISHER: Serait-il de bonne politique de les inviter ici?

Le PRÉSIDENT: Pourquoi pas, si vous le désirez? Le Comité a le droit d'appeler qui il veut, comme nous l'avons dit ce matin. Mais, à supposer que le Conseil d'administration du chemin de fer ait la mission de l'exploiter comme une société corporative, vous admettez qu'il ne serait pas administré comme il l'est actuellement.

M. FISHER: J'ai parcouru le rapport annuel du Pacifique-Canadien et j'ai découvert, à la lecture de ce rapport, que M. Crump n'est pas le seul à entrer en relations avec les actionnaires. De fait, je sais, d'après certains documents, que M. C. D. Howe s'est adressé aux actionnaires, ce qui a attiré certains commentaires de la part des directeurs. J'aurais cru qu'une telle pratique serait possible au National-Canadien.

M. BENIDICKSON: M. Howe est-il l'un des directeurs du Pacifique-Canadien?

M. FISHER: Oui.

M. DRYSDALE: Vous l'avez donc perdu de vue?

M. BENEDICKSON: Oui, un peu quant à ses occupations actuelles, même s'il s'agit de mon ex-voisin.

M. GORDON: Monsieur Fisher, je ne voudrais pas laisser au Comité l'impression que, le Conseil d'administration et moi-même hésitons à nous présenter devant vous; je n'envisageais cet événement que du point de vue pratique. Quiconque a quelque expérience en administration sait fort bien que le Conseil d'administration d'un organisme a son mot à dire à toute proposition du président. C'est exactement le rôle de nos directeurs, ils décident de l'opportunité ou de l'inopportunité de mes propositions. Il se peut qu'ils aient à attirer mon attention sur tel ou tel fait, mais ils ne sont pas chargés de prendre l'initiative des projets du chemin de fer, ni de les préparer ou de les présenter. Ils comptent sur moi pour cela et j'assume ces responsabilités, aidé de mon personnel administratif. Le conseil d'administration n'est chargé que d'étudier, d'approuver ou de désapprouver mes propositions.

M. BROOME: Lui arrive-t-il de les désapprouver?

M. GORDON: Certainement, la chose s'est produite.

M. FISHER: Naturellement, au sein d'une société privée, le conseil d'administration n'a guère de relations avec les actionnaires, il n'a affaire qu'au président. À titre de président, avez-vous votre mot à dire dans le choix des directeurs?

M. GORDON: Non; en vertu de la loi, les administrateurs sont nommés par décret du Conseil.

M. DRYSDALE: Quelle est leur rémunération?

M. FISHER: En d'autres termes, ils ont des attributions ministérielles?

Le PRÉSIDENT: Mais ce groupe ministériel représente les actionnaires.

M. FISHER: Je voudrais demander au ministre si le Conseil d'administration du National-Canadien est constitué à sa satisfaction?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Pardon?

M. HEES: J'ai dit que j'étais satisfait de la façon dont le conseil d'administration était constitué.

M. BENEDICKSON: Êtes-vous vraiment convaincu que le nombre des administrateurs est suffisant, si l'on songe au nombre de ceux qui composent la Direction du Pacifique-Canadien, la compagnie rivale? J'ai déjà soulevé ce point à la Chambre; cette dernière compagnie a un conseil d'administration très nombreux dont les relations, au point de vue du trafic-marchandises, ont des ramifications par tout le pays. Le ministre est-il vraiment convaincu qu'un Conseil d'administration composé de sept administrateurs suffit à contrebalancer l'avantage concurrentiel que donne, au Pacifique-Canadien, un Conseil d'administration aussi nombreux? Je ne sais combien cette compagnie a d'administrateurs au juste, mais j'imagine qu'elle en a au moins 25, tous bien pourvus de relations avantageuses qui sont loin de nuire au trafic-marchandises.

Une VOIX: Et ces administrateurs détiennent-ils des actions?

M. BENEDICKSON: Je crois que certains d'entre eux en détiennent très peu. Je suis loin de m'opposer à ce que nos sept administrateurs détiennent des obligations canadiennes, au pays même et dans une société qu'ils ont la mission de diriger. Cependant, je ne crois pas qu'ils soient en nombre suffisant pour se tenir en contact avec tous les fournisseurs qui pourraient, éventuellement, devenir des clients du National-Canadien. Comme je l'ai dit, c'est là une question que j'ai soulevée à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: L'avez-vous soulevée avant que votre parti cède le pouvoir?

M. BENIDICKSON: En effet, et c'est justement à M. Chevrier, mon ex-ministre assis près de moi, que j'en ai parlé. Je persiste à dire que c'est une proposition valable et je la reprends encore une fois en présence du ministre actuel. Avez-vous l'intention d'y donner suite?

M. HEES: Je n'ai aucune raison de croire que le nombre actuel des administrateurs soit insuffisant.

Le PRÉSIDENT: Comme vous voyez, le ministre actuel est aussi difficile à convaincre que le vôtre l'était . . .

M. BENIDICKSON: Je le vois bien! Mais je continuerai quand même à poursuivre cette question car je crois que, pour un grand pays comme le nôtre, le Pacifique-Canadien donne un peu trop le pion au National-Canadien. Ce n'est pas surprenant, d'ailleurs, si l'on songe que le Pacifique-Canadien est représenté, dans son Conseil d'administration, par des gens de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, bref de tout le pays; et ces gens sont très zélés pour les affaires du Pacifique-Canadien. Ils entretiennent des relations personnelles très suivies avec les clients du trafic-marchandises. Depuis des années, c'est ce que je répète dans le particulier, au gouvernement, hors des Communes: À mon avis, la Direction du National-Canadien n'est pas assez nombreuse, de sorte que son Conseil d'administration supporte un fardeau trop lourd et que le chemin de fer n'obtient pas le trafic-marchandises qu'il devrait, s'il l'attirait avec la compétence de la compagnie rivale.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je suis tout à fait de votre avis!

M. BROOME: Qu'en pensez-vous, monsieur Gordon; vous plairait-il de donner votre opinion là-dessus?

M. GORDON: Il n'est pas de ma compétence de commenter la loi actuelle; elle est là, je n'y puis rien changer. J'avoue que, si je le pouvais, il y a bien des choses que je changerais! Je vous en prie, ne me poussez pas trop loin sur ce terrain.

M. FISHER: Je voudrais demander au ministre si la nomination du Conseil d'administration équivaut à un titre honorifique. Est-ce plus un poste honorifique qu'un poste d'action?

M. HEES: À cause de la rémunération, plusieurs n'y verraient qu'un titre honorifique. À mon avis, il s'agit d'un des plus grands honneurs qu'on puisse conférer à un homme d'affaires canadien.

M. BENIDICKSON: C'est bien pourquoi je persiste à dire que, aujourd'hui comme par le passé, le Canada se fourvoie complètement dans cette affaire. Il y a quantité d'hommes d'affaires extrêmement compétents, dans la vie privée, qui accepteraient cette nomination, non seulement comme un compliment personnel, mais aussi comme un poste d'honneur et de responsabilités. Je sais qu'ils tenteraient, avec le même zèle que leurs collègues de la compagnie rivale, de promouvoir les affaires et surtout l'activité du trafic-marchandises du National-Canadien.

M. FISHER: Si la proposition de M. Benidickson a quelque valeur, et certains membres du Comité l'ont laissé entendre indirectement, il serait peut-être bon que le Comité réunisse les administrateurs actuels pour leur faire répéter leur rôle, en vue d'une meilleure performance.

M. HEES: Je n'en connais aucun qui ne soit heureux et fier d'être administrateur.

M. BENIDICKSON: Je me préoccupe surtout du fait que nous avons un conseil d'administration trop peu nombreux; que ceux qui en font partie, loin de suivre l'exemple de leurs collègues du Pacifique-Canadien, semblent se désintéresser de toute initiative en vue de promouvoir les affaires du che-

min de fer. Même s'il ne s'agit pas d'un ami, nous avons précédemment à la tête du syndicat du blé un chef qui a été remplacé par l'administrateur de quelques entreprises d'une autre partie de l'Ouest canadien. Ne trouvez-vous pas qu'il y a là matière à réfléchir, monsieur le ministre?

Le PRÉSIDENT: Je tiens à signaler que le président du National-Canadien n'a le droit de faire partie d'aucun autre conseil d'administration; comme vous voyez, il est plus ou moins entravé, lorsqu'il s'agit de promouvoir ses services ou son trafic-marchandises?

M. BENEDICKSON: Raison de plus pour nommer d'autres administrateurs qui en seraient honorés.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Smith, à vous la parole; je vous ai fait un peu attendre . . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je voudrais reprendre les questions que M. Browne et ramener M. Gordon au service rail-route. Vous avez dit, monsieur Gordon, que dans les Maritimes vous n'étiez pas tenu d'offrir le service rail-route aux voituriers publics, vu que vous y donniez un excellent service et que les expéditeurs étaient très satisfaits. Pourriez-vous me dire maintenant si, lorsque vous aurez votre propre flotte de camions dans l'Ouest du Canada et que, censément, vous pourrez offrir un service complet aux expéditeurs de l'Ouest, vous adopterez comme ligne de conduite de refuser le service rail-route aux voituriers de l'Ouest?

M. GORDON: Dès que nous aurons la preuve que les expéditeurs des Maritimes ou ceux qui s'y rendent ne sont plus satisfaits du service que nous offrons, nous serons tout à fait disposés à reprendre le service rail-route. Ce que je vous ai dit, auparavant, c'est que nous avons toute raison de croire que ces expéditeurs sont très contents de notre service et rien ne peut l'indiquer plus éloquemment que l'augmentation sensible que nous avons réalisée dans notre trafic-marchandises.

Je ne tiens pas à faire de l'ostentation ici, mais je ne résiste pas non plus à la tentation de vous rappeler un passage à ce sujet, tiré d'un mémoire qui a été lu à la Commission royale d'enquête sur les Transports. Il a été rédigé par la Chambre de Commerce régionale de Gaspé, à New-Carlisle et il affirme que les services de camionnage fournis par le National-Canadien sont satisfaisants.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je vous demande pardon, ce n'était pas tout à fait là-dessus que portait ma question. Je conviens avec vous que vous donnez un bon service. Mais voici ce que je voulais vous demander: avez-vous l'intention d'appliquer les mêmes méthodes, dans l'Ouest du Canada, lorsque vous aurez établi un service de voiturage public sur tout le territoire; fournirez-vous tous les services supplémentaires qui pourront satisfaire vos expéditeurs? Et refuserez-vous, alors, votre service rail-route aux voituriers publics de l'Ouest canadien?

M. GORDON: Si nous ne croyons pas que ce service attire une demande constante et suffisante pour nous assurer les profits que nous sommes en droit d'en attendre, vous avez la réponse. Notre seule préoccupation, c'est le succès dans la concurrence.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je me suis laissé dire, au sujet du camionnage dans l'Ouest du Canada, qu'il y existe un très fort trafic-marchandises, surtout dans les provinces des Prairies, mais que la concurrence y est si vive que les compagnies de camionnage ne peuvent reprendre une charge au terminus de leur trajet, lorsqu'ils viennent d'en livrer une, de sorte qu'ils ne peuvent faire du transport aller-retour. Nous avons entendu dire que, vu que les taxes convenues ont fort limité le nombre des expéditeurs de l'Ouest, vous pourrez, dès l'établissement de votre réseau de camionnage à travers

le Canada, vous emparer à loisir et au nez de vos concurrents de tous les bénéfices du trafic rentable qui se dirige de l'Ouest vers l'Ontario.

M. GORDON: Et dois-je me réjouir de cette perspective?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je me demande si, à votre avis, c'est là un résumé exact de la situation.

M. GORDON: Je n'en sais rien, mais je ne demanderais pas mieux! Si nous entrons dans la concurrence, nous tenons à y faire bonne figure.

M. CHOWN: Monsieur Gordon, j'allais vous poser quelques questions sur la désaffectation de certains terminus, les mises à pied et les pensions. Si vous le voulez bien, nous allons parler d'abord des mises à pied. Pourriez-vous me dire quelle ligne de conduite vous avez adoptée, à trois points de vue: le réemploi d'abord, la mutation des employés et enfin la réadaptation.

M. BENDICKSON: N'oubliez pas de parler de l'indemnité de fin d'emploi!

M. GORDON: Je vais essayer de me débrouiller à travers tout cela et de satisfaire à vos exigences. Comme l'administration l'a laissé entendre en maintes occasions, les besoins en main-d'œuvre, dans les affaires d'un chemin de fer, sont soumis à des fluctuations produites par une foule de facteurs; les conditions du trafic, les conditions climatiques, la vétusté du matériel, les changements opérationnels, l'amélioration des méthodes de concurrence et, surtout, les exigences de la main-d'œuvre, si vous me permettez de signaler particulièrement le plus manifeste de ces facteurs. Cela vous donne une idée de l'extraordinaire complexité des besoins opérationnels, dans une entreprise aussi vaste que la nôtre.

Comme je vous l'ai montré aujourd'hui, nous avons, comme toute autre affaire commerciale, des prévisions budgétaires à établir en vue de nos besoins d'exploitation. Elles sont fondées sur un sommaire des estimations régionales sur le trafic, sur les frais d'entretien indispensables, les remplacements au matériel désuet et les dépenses d'immobilisations. Évidemment, nous faisons l'impossible pour nous en tenir à ces prévisions. Comme j'ai essayé de vous l'expliquer aujourd'hui, il s'agit là de procédés de routine, communs à toute administration intelligemment conçue.

Je profite de cette occasion pour ajouter que je ne saurais trop insister sur le fait que les chemins de fer du National-Canadien ne sont pas une agence de placement, bonne tout au plus à créer des situations. L'administration n'a pas reçu de mandat à ce titre et, en vertu de sa structure corporative, elle n'a pas été chargée d'un tel rôle par la législation qui l'a établie. Le National-Canadien offre des situations dans l'unique but de se procurer les employés indispensables aux services qu'il offre au public. En fin de compte, ce sont les usagers des chemins de fer qui déterminent les niveaux de l'emploi. Il est des attributions de l'administration d'établir l'effectif du personnel exigé par les demandes de services que peuvent fournir ses installations variées. Il est vital à une administration efficace que la discipline, la régie et la direction d'une force de travail soit reconnues comme étant du seul domaine de l'autorité administrative.

Une fois cette condition établie, il nous reste à considérer nos besoins en main-d'œuvre, d'après les conditions multiples qui sont inhérentes à l'exploitation d'un chemin de fer, qu'il s'agisse du trafic, des changements aux programmes d'exploitation, comme les transformations technologiques, par exemple, et autres. Il est important que nous établissions nos lignes de conduite sans jamais perdre de vue un seul de ces facteurs.

Je suis convaincu que nous avons adopté une méthode d'extrême courtoisie envers le personnel qu'il nous est indispensable de muter, par suite des transformations technologiques. Dans la mesure du possible, nous offrons un autre emploi à ces gens ou, si nous le pouvons, un cours de formation en

vue d'une autre situation. Nous avons accompli beaucoup de choses, dans ce domaine; nous faisons tout pour épargner à l'employé le contre-coup des effets de la mécanisation et de l'automatisation et nous offrons au personnel en cause une quantité de programmes de formation. Est-ce bien ce que vous aviez à l'esprit?

M. CHOWN: C'est tout à fait cela. J'ai ici une lettre de votre vice-président régional, à Winnipeg. Elle est en date du 10 mars 1960 et elle est signée par M. J. R. McMillan. Voici un extrait de cette lettre:

Il est bien rare que nous nous trouvions dans l'obligation de dire à un employé qu'il n'a plus d'espoir d'emploi chez nous.

Ce qui retient mon attention et probablement la raison pour laquelle j'ai fait cette déclaration vient de ce que, dans la lettre que je lui adressais le 18 février 1960, je disais:

Je suis également persuadé que, si parmi ces personnes il en est qui n'ont plus d'espoir d'être embauchés à nouveau, elles en sont informées et peuvent alors se chercher un emploi permanent ailleurs.

Vous voyez maintenant où je veux en venir. Je voudrais, en effet, qu'on s'abstint d'entretenir chez l'employé qui compte même plusieurs années de service l'impression qu'il va récupérer son emploi et qu'on le laisse ainsi sans travail durant un temps indéfini, ce qui affecte son moral et, parce qu'il conserve toujours l'espoir d'être embauché à nouveau, il ne cherchera pas de pied ferme un emploi ailleurs.

M. GORDON: Il ne faut pas oublier que, aux termes des accords sur les salaires conclus par tous nos syndicats, le principe d'ancienneté confère à cet employé le droit de faire valoir ses droits à l'égard de postes qui pourraient devenir vacants longtemps après sa mise à pied. Un problème surgit en ce qui regarde le personnel qui se révèle excessif par suite de l'application de nouvelles méthodes, de la mise en service d'un nouvel outillage ou par suite de modifications d'ordre technologique; en effet, dans l'effort que nous faisons pour trouver à l'employé un autre poste au sein de notre société, nous voyons très souvent limités par des mesures restrictives de détail ou d'ancienneté dans l'emploi, prévues dans les divers accords. Ce qui empêche souvent les jeunes employés,—ou disons plutôt,—il arrive souvent que les jeunes employés qui comptent dans un groupe particulier de travailleurs à un endroit donné sont en droit de détenir leur poste tandis qu'on met à pied des employés beaucoup plus anciens qui exercent un autre métier à un autre endroit.

Nous avons eu des entretiens avec les membres de notre syndicat à cet égard, mais n'avons pu en arriver à une entente pour ce qui est des déplacements ou des modifications possibles dans le principe d'ancienneté. Ce n'est pas une critique que je fais. Je dis qu'il s'agit là d'un très grand problème car, évidemment, chaque catégorie de métiers s'occupe des membres de son propre syndicat. Ces accords sur les salaires ont fait l'objet de plusieurs années d'élaboration et il n'est guère facile d'y apporter des modifications appropriées.

M. CHOWN: Combien d'accords devez-vous négocier?

M. GORDON: Nous comptons 191 accords conclus avec trente-sept groupes différents. Si vous le désirez, je peux vous en préciser le contenu.

M. CHOWN: Non, cela me suffit. Dans la même lettre, M. McMillan écrit:

Il vous plairait peut-être de savoir que nous avons cherché, au cours des quelques derniers mois, à obtenir deux machinistes que nous destinions à notre service de force motrice d'Edmonton. Nous n'avons, toutefois, pas réussi à recruter les deux personnes nécessaires

même si vos bureaux de placement de l'Ouest canadien se sont adressés à tous les employés spécialisés en ce domaine qui avaient été mis à pied et s'étaient inscrits aux bureaux de placement.

J'ai saisi de ce fait la succursale 189 de Fort-Garry à Winnipeg, membre de l'association internationale des machinistes et, dans la lettre que je recevais le 18 mars, on m'écrivait à cet égard:

Nous ne nions pas que la direction n'ait pu réussir à recruter deux machinistes pour le service de force motrice d'Edmonton, mais quelles étaient vos conditions? Quelle garantie offriez-vous pour les assurer qu'il s'agissait d'un emploi assez prolongé?

Ce qui nous ramène aux époques où il s'effectuait des déplacements sur une grande échelle, sans qu'il en résultât quelque avantage pour l'employé et, dans plusieurs cas même, ce dernier subissait des pertes financières très considérables. Voici la question que j'allais vous poser. La direction, responsable en partie, avait-elle prévu quelque garantie d'emploi dans le cas où les personnes auraient accepté d'aller à Edmonton?

M. GORDON: Vous posez là une question qui vaut la peine d'être traitée quelques minutes. Les 191 accords sur les salaires, dont il s'agit, ont été établis dans les détails et comportent des dispositions d'une complexité très étendue. Chaque point est le résultat de longs pourparlers de part et d'autre. Ces divers règlements de travail ont été élaborés à la lumière de l'historique de la spécialité ou du métier en cause, en remontant à cinquante ans ou plus. Nous nous apercevons que les résultats sont de beaucoup meilleurs lorsque nous traitons avec les représentants autorisés des employés. Ils protègent les intérêts des personnes dont ils sont les porte-parole beaucoup mieux que quiconque d'autre de l'extérieur. Ce qui se produit, en réalité, c'est que les membres de certains groupes s'adressent aux députés, maires, ministres religieux et d'autres personnes, et les prétendus griefs énoncés nous parviennent maintes fois sans qu'on se soit soucié des principes de l'accord sur les salaires, lequel régleme la question même qui est en cause, ce qui donne lieu à toutes sortes de rumeurs et de malentendus. Voilà pourquoi vous entendez si souvent parler des relations ouvrières au National-Canadien. Une situation du genre ne survient pas au Pacifique-Canadien. Personne n'a connaissance de mises à pied dans cette compagnie, où l'on a tout simplement recours à des pourparlers entre le patronat et les employés, et les questions se règlent comme il se doit. Seul le représentant syndical autorisé du métier en cause connaît les subtilités de ces accords.

Je me sentirais incapable de prendre un accord syndical et d'en expliquer les menus détails qui visent les différents genres d'ancienneté, de métiers et de tâches, les règlements de travail et d'autres facteurs. C'est un travail d'expert. Je ne voudrais nullement vous offenser, mais je ne crois pas qu'il y ait un député capable de s'acquitter de telles fonctions. Les griefs dont vous êtes saisis devraient, à mon avis, être référés au représentant syndical autorisé. Non seulement existe-t-il une ligne de conduite bien définie, mais encore bon nombre de dispositions à l'égard d'appels susceptibles d'être versés au compte des malentendus, qui, souvent, passent par les divers échelons de l'autorité jusqu'à ce qu'ils parviennent à ce qu'on nomme le "Comité d'ajustement n° 1", constitué de représentants ouvriers et patronaux. Cette méthode, de fait, est très efficace. Je ne me souviens d'aucun cas d'importance qu'on n'ait pu régler par les voies de négociation normale.

M. CHOWN: Je ne m'érigeais pas en partie négociante pour le compte de l'employé. Je désire tout simplement connaître l'attitude du patronat à l'égard de l'élément humain en cause et m'assurer que la dignité intrinsèque de chaque individu est bien respectée dans chacune des sphères du travail, de l'apprentissage renouvelé ou encore du ré-emploi.

M. GORDON: Voici ce que je pense, monsieur. À mon avis,— et c'est là mon opinion personnelle, et peut-être doit-on me considérer prévenu, mais mon opinion reste néanmoins honnête,—la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est un des meilleurs employeurs, sinon le meilleur au pays. Dans toutes nos relations ouvrières-patronales, nous avons recours aux modalités les plus modernes pour ce qui est des dispositions que nous adoptons à l'égard de nos employés en ce qui concerne les avantages accessoires, les pensions et les conditions de travail. Nos accords relatifs au travail favorisent généralement l'employé. Ce qui n'exclut pas le fait que nous passons et avons passé par une période de transformation atrocement difficile, pourrait-on dire.

Je vous demande ainsi qu'à nos employés de vous rappeler ce fait lorsque nous passons par une période de ce genre, car nous avons besoin de compréhension patiente de part et d'autre.

Une des difficultés qui surgit en général chez les employés des chemins de fer,—du moins je le pense et le dis sans vouloir blesser qui que ce soit,—c'est que ces employés ont en général le défaut de leurs qualités si je puis m'exprimer ainsi. Il n'est pas de groupes d'employés dans leur propre domaine qui soient plus fidèles et loyaux dans l'exercice de leurs fonctions; la souplesse et l'acceptation du changement, toutefois, ne comptent pas au nombre de leurs qualités de groupe. Nous avons beaucoup de difficulté à leur prouver que les modifications réalisées présentement favorisent à la longue les employés des chemins de fer eux-mêmes.

À moins que nous ne persévérions avec ces transformations, qui constituent un moment assez pénible à passer, et que nous n'effectuions tous les changements qui s'imposent, il nous sera impossible d'affronter la concurrence et nous ne pourrions jamais employer le même nombre d'ouvriers qu'à l'heure actuelle.

Il est tout à l'avantage des cheminots d'accepter ces modifications et de collaborer avec l'administration afin qu'elles soient réalisées à un prix aussi raisonnable que possible.

Nous étudions tous ces problèmes avec les représentants syndicaux et nous les leur expliquons; malheureusement, nous avons trouvé qu'ils n'acceptaient pas toujours ces principes.

Ceci est particulièrement vrai dans le cas en question, soit, dans celui du Sioux Lookout, monsieur Fisher. J'ai un mémoire à ce sujet qui vous expliquera ce qui s'est passé là-bas. C'est un très bon exemple du genre de problème auquel vous songez.

Je vais vous donner quelques détails à ce sujet et ensuite M. Dingle pourra les compléter s'il estime qu'il y a lieu.

Voici les nouvelles installations de la CCC qui ont été complétées, ou qui le seront en 1960, entre Winnipeg et Toronto:

Région du Centre—subdivisions de Caramat, Kowkash et Sudbury;

Région de l'Ouest—subdivisions de Quibell et Allanwater. On s'attend que le personnel soit réduit dans les proportions suivantes, par suite de ces installations:

	Région du Centre	Région de l'Ouest
Expéditeurs	Néant	4
Opérateurs et agents	25	24

Comme il y a un manque d'opérateurs en ce moment, on s'attend à ce que le personnel affecté trouve immédiatement d'autres emplois.

Les mécaniciens et le personnel des trains ne seront pas réduits à cause de ces nouvelles installations de la CCC ou d'autres améliorations. Toutefois, à partir du 24 avril, les mécaniciens et le personnel des trains de marchandises

travailleront entre Transcona et Sioux Lookout, et Redditt ne servira plus de point de virage. Nous avons également l'intention d'exiger des équipes de mécaniciens des trains de voyageurs qu'ils fassent le trajet de Winnipeg à Sioux Lookout. Les équipes de ce service travaillent déjà sur les trains qui circulent entre Winnipeg et Armstrong. Ces changements affecteront les équipes de six trains de voyageurs et de neuf trains de marchandises, de même que sept équipes de trains de marchandises qui partent à l'heure actuelle de Sioux Lookout. Transcona deviendra le terminus de base de toutes les équipes en question. En effectuant ces modifications, nous n'enfreindrons nullement les dispositions des accords que nous avons avec nos employés.

M. BENIDICKSON: Quand pensez-vous que les installations de la CCC entre Sioux Lookout et Winnipeg seront terminées?

M. GORDON: Vers le mois d'avril, mais permettez-moi de vous citer un exemple . . .

M. BENIDICKSON: De quand date cet accord?

M. GORDON: L'accord sur les salaires?

M. BENIDICKSON: Oui.

M. GORDON: Il faudrait que je consulte nos dossiers. Il s'agit sans doute du dernier accord que nous avons signé; il date du mois de décembre je crois bien.

M. BENIDICKSON: Vous pourriez peut-être nous trouver la date de terminaison pour demain. C'est très important.

M. GORDON: Néanmoins, pour que nos employés se ressentent le moins possible de ces changements, nous avons essayé d'obtenir leur consentement, et de nous entendre avec eux sur la façon d'établir les stations de base des équipes. Notre directeur général de Winnipeg a proposé de mettre le même nombre d'équipes à Transcona et à Sioux Lookout, à condition que les employés renoncent aux règlements punitifs visant les absences du terminus de base qui se prolongent à l'excès. Apparemment, les représentants syndicaux n'ont pas voulu qu'on apporte des changements à la façon de procéder habituelle. En ce qui concerne les employés de Sioux Lookout qui subissent l'effet de ces changements, ils pourraient continuer d'avoir leurs foyers à Sioux Lookout mais cela leur coûterait cher car ils devraient également se procurer un logement à Transcona. Tout employé qui est obligé de déménager à cause de ces modifications et par suite de son ancienneté, peut s'y rendre gratuitement par chemin de fer et y faire transporter son mobilier sans frais.

Puisque nous n'avons pas pu nous entendre avec les représentants des travailleurs, nous les avons avisés qu'à partir du 24 avril Redditt sera supprimé de la liste des terminus du district du Manitoba et que le territoire qui comprend actuellement les subdivisions de Minaki et de Quibell deviendra la subdivision de Redditt; aussi, que Transcona deviendra le terminus de base pour le personnel et les mécaniciens des trains du service en commun et de ceux qui ne sont pas affectés à un service particulier dans la subdivision de Redditt. On leur a fait savoir également, que lorsque le chantier de Symington sera terminé, cet endroit remplacera Transcona comme terminus de base désigné.

En supprimant Redditt comme terminus intermédiaire, nous aurons 15 mécaniciens de moins à cet endroit, y compris les employés du foyer pour le personnel, les inspecteurs et ainsi de suite. Le reste du personnel chargé des travaux de mécanique se composera d'un contremaître et de deux hommes qui s'occuperont tous trois des réparations et du ravitaillement en combustible des trains qui, pour la plupart, seront des trains de voyageurs.

Ce qui s'est passé dans ce cas-là, voyez-vous, provient directement d'un changement d'ordre technologique. Du temps des locomotives à vapeur, il fallait

que les trains s'arrêtent à Redditt pour fins de réparations et de ravitaillement, et l'endroit servait de terminus de virage pour les équipes. Or, aujourd'hui, avec l'avènement des diesels, l'amélioration des voies, et ainsi de suite, il n'est plus nécessaire de s'arrêter à Redditt; nos trains y passent tout simplement.

Nous avons dit aux hommes qui subissaient l'effet de ce changement qu'ils pouvaient choisir Transcona ou Sioux Lookout comme station de base, mais sous le régime de l'accord sur les conditions de travail, ils auraient eu droit à une indemnité lorsqu'ils étaient loin de chez eux.

M. BENIDICKSON: Vous nous donnerez de plus amples détails à ce sujet, n'est-ce pas?

M. GORDON: Voulez-vous vous en occuper, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Cela signifie tout simplement, monsieur Benidickson, que si un homme est obligé de passer 16 heures à un terminus sans retourner chez lui, il a droit à une indemnité.

M. BENIDICKSON: Les cheminots ont lutté pour cette indemnité et on la leur a accordée vers 1909.

M. DINGLE: Il y a probablement assez longtemps, oui.

M. BENIDICKSON: Et si on devait la supprimer, il faudrait s'en reporter aux dispositions qui ont été prises avant 1909.

M. DINGLE: Peut-être pas; on devrait peut-être tout simplement les mettre à jour.

M. GORDON: La même chose s'est produite à Mimico et à Brockville et nous avons abandonné Belleville comme station intermédiaire. Et maintenant c'est la même histoire. Il nous faut décider quel sera le terminus de base.

M. BENIDICKSON: Je me demande si M. Gordon voudrait nous expliquer la différence qu'il y a entre les dispositions qui existaient auparavant pour le parcours de Winnipeg à Sioux Lookout ou de Mimico à Brockville et les nouvelles dispositions qu'il est question de prendre.

Je pense qu'il sera d'accord pour dire que le terminus situé entre les deux endroits remplissait une tout autre fonction. Brockville était le terminus de base et Redditt le terminus de virage.

M. GORDON: C'est cela.

M. BENIDICKSON: Et en ce qui concerne le placement immobilier je pense que M. Gordon admettra qu'il y a là une différence considérable.

M. GORDON: Vous dites que Brockville était le terminus de base, or, j'ai dit que c'était Belleville.

M. BENIDICKSON: Belleville. Belleville et Redditt ne remplissent pas la même fonction. En outre, dans un de ces endroits, l'entente entre le patronat et les syndicats était le genre d'entente que l'on trouve dans l'Est, et dans l'autre cas, comme je l'ai dit ce matin, l'accord entre le patronat et les syndicats était du genre de ceux qui existent dans l'Ouest.

M. GORDON: Vous avez parfaitement raison, mais là où je voudrais en venir c'est que, fondamentalement, les raisons du changement proviennent toutes de la même source, à savoir la diésélisation pour laquelle nous avons dépensé jusqu'à présent près de 500 millions de dollars. Si nous ne tirons pas partie des économies que nous réalisons grâce à ce changement, il aurait été absolument fou de dépenser tout cet argent et la compagnie de chemins de fer aurait réellement commis ce que M. Fisher se plaît à appeler "une grosse erreur".

M. BENIDICKSON: Je suis très au courant de cette question car il se trouve justement que pendant plusieurs années, je me suis occupé de faire accepter par la Chambre des communes les demandes de crédit se chiffrant à plusieurs

millions de dollars que les chemins de fer Nationaux du Canada désiraient obtenir pour ces fins. Mais si, en fin de compte, nous voulons que certains services soient créés pendant que notre Comité siège, je crois, en toute justice, que nous devrions tâcher de découvrir qui va subir le plus d'inconvénients. Les uns ont tous les avantages et les autres tous les désavantages. Il me semble que notre Comité, qui représente les actionnaires, les contribuables, n'aurait pas tout à fait tort de s'en occuper, même si, et je le reconnais, l'administration fait tout son possible pour obtenir les meilleurs résultats financiers.

M. GORDON: Vous dites que les uns auront tous les désavantages; là je ne ne suis pas d'accord. Ce que je suis en train de dire, et je l'ai dit plus tôt, c'est que si nous ne prenons pas ces mesures, beaucoup de ces hommes seront sans travail. Grâce aux mesures que nous avons prises, beaucoup plus de cheminots garderont leur emploi que ce n'aurait été le cas autrement. Maintenant, il ne faut pas oublier que nous travaillons à ce projet depuis près de dix ans; ce n'est peut-être pas à moi de le dire, mais j'estime que nous avons fait un excellent travail par rapport aux diverses modifications qui ont eu lieu pendant cette période en matière de main-d'œuvre.

Je vous répète que si on s'énerve, que si on se préoccupe tellement de cette question en ce moment, c'est parce qu'il est possible d'agir sans le consentement des représentants syndicaux désignés.

La compagnie des chemins de fer Pacifique-Canadien procède de la même façon exactement. Elle avait exactement les mêmes problèmes que nous et personne ne s'est opposé à ce qu'elle a fait.

M. BENEDICKSON: On me dit qu'en vertu des accords en vigueur entre le patronat et les employés du Pacifique-Canadien, mettons, dans un des territoires que je représente, car je représente deux endroits où il y a des terminus du Pacifique-Canadien, Kenora et Ignace, cette compagnie ne pourrait absolument pas supprimer, simplement au moyen d'une lettre, un terminus qui a toujours servi de terminus de base, comme votre surintendant général l'a fait, dans une lettre en date du 15 mars pour le district du Manitoba; dans cette lettre il dit, en effet, qu'à partir du 24 avril, les équipes de Sioux Lookout doivent tout simplement se conformer aux instructions qu'elles reçoivent de l'administration à cet égard.

Je ne tiens pas à étudier la question en détail. M. Drysdale a trouvé qu'elle était simple, mais je ne suis pas de son avis. En pratique, cela veut dire que ces équipes doivent non seulement faire le voyage du terminus n° 1 au terminus n° 2, mais qu'elles doivent aller du terminus n° 1 au terminus n° 3 et, en outre, cela est tellement peu pratique que ces hommes sont obligés de vendre leur maison au terminus n° 2, et ils sont obligés de la sacrifier, et d'aller s'installer à Transcona, mettons, qui est le terminus n° 3.

Maintenant, ce qui m'ennuie également, c'est la perte que va subir le premier terminus mettons, Sioux Lookout, car l'économie de cette ville reposait avant sur le National-Canadien, et elle va s'en ressentir du transfert, pour des raisons d'ordre pratique ou par pure nécessité, de ces équipes à Winnipeg; les hommes de ces équipes ne vont pas particulièrement apprécier ce transfert du point de vue économique.

Permettez-moi de dire, monsieur le président,—je sais que nous arrivons à la fin de cette séance,—mais demain j'aimerais avoir des renseignements au sujet d'une question dont vous nous avez parlé vous-même.

Comme M. Chown l'a dit, comme vous l'avez dit vous-même, nous ne nous proposons pas de nous poser en négociateurs pour des accords entre le patronat, ni même les compagnies de la Couronne, et les syndicats.

Par contre, votre vice-président, M. McMillan, m'a écrit une lettre en date du 18 mars 1960 dans laquelle il exprime à peu près les mêmes opinions que vous.

Voici ce qu'il m'écrit en partie:

Néanmoins, on m'a fait savoir que tout avait été fait pour obtenir leur consentement . . .

. . . il s'agit du consentement de la fraternité des cheminots . . .

. . . et pour l'entendre afin que les équipes soient stationnées, comme par le passé, en partie à Sioux Lookout et en partie à Transcona.

M. GORDON: C'est bien cela.

M. BENEDICKSON: Plutôt que de faire envoyer une lettre par l'administration dans laquelle celle-ci dirait de façon arbitraire: "Puisque nous avons le droit de le faire, nous allons supprimer le terminus de base de Sioux Lookout et jusqu'à ce que la question soit réglée comme nous le voulons, vous allez tout simplement travailler à partir de Transcona."

Voilà la question que je voudrais étudier demain. Dans son télégramme à Sioux Lookout, le président a indiqué que selon lui les gens de l'endroit ne pouvaient pas exprimer d'opinion, mais je crois que dans la dernière phrase de son télégramme, il a voulu indiquer que le membre d'un comité, comme moi-même, pourrait peut-être lancer une enquête de ce genre, et c'est ce que je suis en train de faire.

Je voudrais que tous les membres de notre Comité comprennent, d'ailleurs nous sommes entre collègues, que je suis parfaitement d'avis qu'un député ne devrait pas s'occuper avant tout des problèmes qui se rapportent uniquement à ses électeurs, mais nous avons vu sur le diagramme cette ligne verte qui indiquait que le premier secteur de la CCC qui ait été achevé se trouve justement dans ce territoire situé entre Sioux Lookout et Winnipeg. A vrai dire, nous avons appris qu'il n'est pas tout à fait terminé mais qu'il le sera ce mois-ci. Ensuite, nous avons vu ces lignes rouges qui indiquaient que les mêmes transformations auraient lieu dans d'autres régions de l'Ouest du Canada.

J'ai dit ce matin que c'est la raison pour laquelle mes collègues de la Chambre des Communes qui n'appartiennent pas au même parti politique que moi, et qui ne font pas partie de notre Comité, sont inquiets à ce sujet; le député de Belleville et celui de Rosetown-Biggan, entre autres, qui trouvent qu'il y a là des signes prophétiques à cet égard. Il y a un avantage à ce que nous nous servions de Sioux Lookout comme exemple pendant que nous étudions la question, car ainsi j'arriverai à connaître le nombre visé et les résultats probables. Cela m'aide lorsque je pose des questions. Mais ce n'est pas une question d'avant-garde; je suis sûr que beaucoup d'autres députés veulent également voir ce qu'il en découlera.

Je ne cherche pas à parler surtout au nom des habitants de Sioux Lookout ou des électeurs de la circonscription de Kenora-Rainy-River; je cherche simplement à déterminer les résultats que les dépenses de capitaux qui ont été effectuées pour la diésélisation, la CCC, et ainsi de suite, vont avoir pour cette importante compagnie de la Couronne.

Je conviens que les habitants de Sioux Lookout ne devraient pas être entendus plus que ceux d'une autre ville, mais j'estime qu'un représentant des fraternités des régions de l'Ouest et de l'Est devraient l'être. Par rapport à Sioux Lookout, j'espère que mes collègues comprendront toute la signification de cette ligne verte que nous avons vue sur la carte, qui traverse tout ce grand territoire, à partir de cette ligne verte perpendiculaire, un peu à l'est de la tête des Lacs, jusqu'à la côte de l'Ouest. J'estime que nous devrions nous renseigner à fond sur les effets de ces changements dans la région qui nous intéresse personnellement.

M. GORDON: Je vais y réfléchir jusqu'à demain; je crois que le Comité devrait voir les choses en face et je me ferai un plaisir de lui expliquer la situation telle qu'elle est.

M. BENIDICKSON: C'est ce que vous avez toujours l'habitude de faire.

M. GORDON: Je ne prétends nullement...

M. BENIDICKSON: Vous nous expliquez toujours la situation telle qu'elle est; cela nous aide. Tout ce que je veux dire, c'est que ce qui me préoccupe, je ne suis peut-être pas très au courant de ces choses mais ce n'est pas simplement, comme M. Drysdale le disait ce matin...

Une VOIX: Cette petite ligne verte.

M. BENIDICKSON: Relativement à la carte qu'on nous a projetée sur l'écran, il y a deux choses qui m'inquiètent. Tout d'abord, une équipe de Sioux Lookout pourrait peut-être abandonner le fourgon dont il se servait depuis toujours, et quitter le terrain à Redditt, et celui-ci continuerait sa route de sorte que la vitesse du service serait comparable à celle des concurrents et, en sens inverse, on procéderait de la même façon à partir de Transcona. J'aimerais bien savoir quelles sont ces actions qui méritent une punition ou qui sont repréhensibles et qui, selon vous, coûtent cher. Bien entendu, je me rends compte que vous êtes une des parties de l'accord et que, par conséquent, vous voyez les choses de votre point de vue.

M. GORDON: Nous n'enfreignons pas les conditions de l'accord; n'ayez aucun doute à cet égard.

M. BENIDICKSON: Je songe à cette question d'un employé qui a seize heures de repos après un voyage normal et à qui vous ne payez rien avant que ses seize heures ne se soient écoulées. Je me demande si vous prenez cette question en considération par rapport au voyage de Sioux Lookout à Redditt, de Transcona vers l'est jusqu'à Redditt. Cet homme qui, jusqu'à présent, a vécu dans un fourgon, à la manière des cheminots, doit abandonner ce fourgon. Maintenant, vous ne décrochez plus ce fourgon. Il est proposé qu'il fasse tout le trajet. Or, vu la distance à parcourir, je suppose que l'équipe doit manger quelque part. Au cours d'un voyage de huit ou neuf heures, il faut bien que les hommes mangent. Il leur faut autre chose qu'un sandwich.

Par conséquent, si vous allez exiger que ces hommes restent à bord du train pour deux secteurs, ne serait-il pas normal qu'ils s'arrêtent pour manger et pour que le mécanicien puisse se reposer quelques instants. Est-ce que vous ne devriez pas avoir une salle de repos pour les cheminots, mettons à Redditt? Le train passerait par Redditt, de l'est vers l'ouest, et ne perdrait que cinq ou six minutes. Vos employés seraient contents et ils auraient, comme par le passé, le sentiment qu'ils passent d'un secteur à l'autre.

M. GORDON: J'ai pris note de votre question: c'est en somme une question d'ordre pratique qui se rapporte au fonctionnement des trains et il y a sans doute plusieurs éléments dans ce que vous venez de dire qu'il faudrait expliquer. En tout cas, je vais consulter les membres de mon personnel qui s'occupent du fonctionnement et je vous donnerai une réponse demain matin.

M. BENIDICKSON: Est-ce que le premier ministre M. Frost vous a fait savoir que la province d'Ontario avait garanti des obligations de la ville de Sioux Lookout et y avait fait construire des routes?

M. GORDON: Non, je n'ai rien reçu de M. Frost.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carter, s'il vous plaît.

M. CARTER: Monsieur le président, je vais aborder un autre sujet.

M. CHOWN: Je propose que nous ajournions.

M. BROOME: Je voudrais demander à M. Gordon s'il pourrait nous obtenir des renseignements sur le prix demandé par les entrepreneurs pour l'installa-

tion des postes à micro-ondes et le contrat de mise en service, c'est-à-dire les soumissions faites par la R.C.A. Victor et les autres, et les conditions se rapportant au contrat de mise en service.

Le PRÉSIDENT: Pour demain?

M. BROOME: Oui.

M. FISHER: J'ai deux questions auxquelles j'aimerais que M. Gordon réponde demain. Tout d'abord, je voudrais qu'il m'explique l'article 4D de l'accord sur les salaires de la fraternité des cheminots qui est précis et dont la portée est assez générale. Et ensuite j'aimerais savoir ce qui est prévu pour la région qui se trouve à l'est de Hornepayne.

M. GORDON: Je ferai de mon mieux, mais il me semble que nous nous transformons en un comité de négociations entre patrons et ouvriers.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous posez cette question pour que le président vous renseigne sur l'accord visant les négociations avec les ouvriers?

M. FISHER: Non, je voudrais qu'il m'explique l'article 4D, parce que c'est celui qui fait l'objet de la controverse par rapport à la situation qui existe à Sioux Lookout.

M. BENIDICKSON: Mais les conditions des accords ne sont jamais les mêmes.

M. GORDON: Il s'agit de l'accord de la Fraternité des cheminots, n'est-ce pas?

M. FISHER: Oui.

M. BENIDICKSON: Je crois que l'administration de la compagnie pourrait également établir un rapport entre les économies qu'ils comptent réaliser dans ma région, et l'ensemble des pertes de capitaux que certains hommes qui appartiennent à notre communauté s'attendent à subir du fait qu'ils devront vendre leurs maisons à perte et ainsi de suite... s'il était possible d'en faire l'analyse par rapport à 10 p. 100 des capitaux placés et des économies réalisées par la compagnie des chemins de fer en supprimant Redditt et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si ce sera possible, monsieur Benidickson. Ce n'est pas à moi de prendre des décisions au nom du Comité, mais j'estime qu'il m'appartient d'exprimer mon opinion sur toute question qui se rapporte à l'ensemble du problème. Je crois qu'il serait assez difficile de s'arrêter à l'une ou l'autre communauté.

M. BENIDICKSON: Dans ce cas, pourrait-il nous dire quelles économies ont réellement été réalisées et, de mon côté, je pourrais peut-être fournir quelques preuves des pertes subies du point de vue social.

Le PRÉSIDENT: Je pourrai vous fournir des preuves au sujet d'un parcours qui a été supprimé mais, à mon avis, cela n'aurait rien à voir avec la question.

Êtes-vous prêts à ajourner, messieurs?

M. CREAGHAN: J'ai une question à laquelle j'aimerais bien que l'administration réponde. Je crois que tous les députés et tous les employés des chemins de fer du Canada ont reçu l'article qui a été publié par le comité des négociations ces dernières semaines. Je me demande si l'administration voudrait nous faire connaître ses vues au sujet de cet article.

M. GORDON: Je me permets de vous rappeler que cette affaire est en ce moment devant un conseil d'arbitrage et que le ministre du Travail est sur le point de nommer un président pour ce conseil. Les ouvriers et le patronat vont soumettre leur cause à ce conseil et je ne crois pas qu'il soit approprié que je réponde à une question de ce genre.

M. CREAGHAN: Je voulais simplement que vous nous fassiez connaître vos vues sur les faits en nous disant si, dans l'ensemble, ils étaient exacts ou non.

M. GORDON: Vous m'en demandez beaucoup, n'est-ce pas?

M. CREAGHAN: Mais oui.

M. CHOWN: Monsieur le président, tout en proposant que nous ajournions, je me permets de dire que ce ne serait pas bienséant, à mon avis, car un autre conseil est saisi de cette question et, comme vous l'avez dit plus tôt, nous sommes en train de devenir des négociateurs pour l'un ou l'autre parti, selon nos sympathies. J'estime qu'il ne conviendrait pas du tout d'examiner le contenu de cet article, que j'ai lu d'ailleurs. J'estime que cela pourrait faire du tort aux négociations entre ouvriers et patrons si nous nous en occupions ici.

Je propose que nous ajournions.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Chown, appuyé par M. Drysdale, vient de proposer l'ajournement.

La séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU MERCREDI, 30 MARS 1960

- Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1959);
Budget d'immobilisation et d'exploitation du National-Canadien (1960);
Rapport annuel des Canadian National (*West Indies*) Steamships Ltd.
(1959);
Rapport annuel des Canadian National Railways Securities Trust (1959);
Rapports des vérificateurs au Parlement de M. J. A. de Lalanne rela-
tivement au National-Canadien et aux C.N. (*West Indies*) Steamships
Ltd.;
Budget principal (1960-1961), Crédits 420, 421 et 429.

TÉMOINS:

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

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES
ET DE LA MARINE MARCHANDE
(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

Vice-président: M. C.-E. CAMPEAU
et MM.

Badanai	Creaghan	McPhillips
¹ Benidickson	Drysdale	McWilliam
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Fisher	Mitchell
Broome	Fraser	Monteith (<i>Verdun</i>)
² Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Grills	Pascoe
Carter	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Robinson
Chevrier	³ Howe	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	Kennedy	
	Martini	

Secrétaire du Comité: Antoine Chassé

¹ A remplacé M. Granger, le 28 mars 1960.

² A remplacé M. Bourbonnais, le 28 mars 1960.

³ A remplacé M. Smallwood, le 29 mars 1960.

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., M. S. F. Bishop et M. J. L. Toole
des comités de la Chambre des Communes

PROCÈS-VERBAL

Le Sénat, pièce 356-S

MERCREDI, 30 mars 1960.

(5)

SÉANCE DU MATIN

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande (propriété et gestion de l'État) se réunit à 9 heures du matin, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Badanai, Benidickson, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chevrier, Chown, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Howe, Horner (*Jasper-Edson*), Matini, McPhillips, McWilliam, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, président du Conseil d'administration et président; M. S. F. Dingle, vice-président (exploitation); M. J. L. Toole, vice-président (comptabilité et finances); M. R. T. Vaughan, adjoint au président; M. J. D. Wahn, économiste général; M. K. E. Hunt, chef du budget et des techniques en économie; M. J. A. de Lalanne, C.A., vérificateur. *De La Fraternité des mécaniciens de locomotives:* MM. O. J. Travers, John Marshall, W. J. Wright, V. R. Speare et D. H. Germain.

Le Comité continue l'étude, qui avait été ajournée mardi, du Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1959.

M. Gordon et M. Dingle sont interrogés longuement. Le Comité lève la séance à 11 heures et demie du matin.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité reprend ses travaux à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Benidickson, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chown, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Howe, Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

Aussi présents: A l'exception des délégués de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, ce sont les mêmes que ceux qui ont assisté à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

MM. Gordon, Dingle et Toole sont appelés de nouveau et interrogés.

Certaines questions sont posées aux témoins et les réponses à ces questions doivent être déposées chez le secrétaire du Comité et doivent figurer dans le compte rendu imprimé des délibérations. (Voir Appendices A et B.)

Pendant l'étude du Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Browne (*Vancouver-Kingsway*) propose, avec l'appui de M. Chown:

“Que les chemins de fer Nationaux n'aient plus la permission de prendre des engagements en vue de l'achat d'autres lignes ou entreprises de camionnage avant que le Parlement ait été informé des noms des lignes ou des entreprises de camionnage acquises ou pour l'achat desquelles les chemins de fer Nationaux détiennent une option.”

Le président exprime des doutes quant à la validité de ladite proposition et quant au moment où elle est faite. Il est convenu, toutefois, sur proposition de M. Fisher, qu'elle soit réservée.

(*Plus tard*) M. Donald Gordon informe le Comité qu'il est disposé à donner les noms des maisons dont il est question dans la proposition que M. Browne a l'intention de faire.

Après quelques discussions, le président fait la proposition, qui a été agréée, que les noms soient fournis à M. Browne privément. Là-dessus, ce dernier a la permission de retirer sa proposition.

Sur la proposition de M. Chown, avec l'appui de M. Fraser,

Il est décidé,—Que le Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1959, et que le Budget d'immobilisation et d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année 1960, soient approuvés.

Sur la proposition de M. Browne, avec l'appui de M. Drysdale,

Il est décidé,—Que le Rapport annuel des *Canadian National Railways (West Indies) Steamships Limited*, pour l'année se terminant le 31 décembre 1959, soit approuvé.

Sur la proposition de M. Browne, avec l'appui de M. Fraser, que le Rapport annuel des *Canadian National Railways Securities*, pour l'année 1959, soit approuvé.

Sur la proposition de M. McPhillips, avec l'appui de M. Smith (*Simcoe-Nord*), que les rapports du vérificateur au Parlement sur les chemins de fer Nationaux du Canada et les *Canadian National Railways (West Indies) Steamships Limited* soient approuvés.

Sur la proposition de M. Fraser, avec l'appui de M. Kennedy,

Il est décidé—Que les crédits 420, 421 et 429 du Budget principal, pour l'année financière 1960-1961, soient approuvés.

Le président exprime les remerciements du Comité à M. Gordon et aux autres dirigeants du National-Canadien pour leur présence et leur utile contribution.

A 6 h. du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 9 heures du matin, le jeudi 31 mars 1960.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 30 mars 1960,
9 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, mettons-nous à l'œuvre.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je poserai deux ou trois questions que j'avais oubliées l'autre jour, au chapitre de la signalisation et de la centralisation du contrôle de la circulation. Pourriez-vous me dire, monsieur Gordon, le nombre des subdivisions où l'on a déjà établi la centralisation du contrôle de la circulation et aussi le nombre de celles où ce nouveau système sera inauguré en 1960? Le tableau contient une partie de ces renseignements, mais pas tous. Dans combien de subdivisions n'a-t-on pas encore fait le changement?

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D. (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Je crois que nous avons ici tous ces renseignements.

M. CHEVRIER: Pendant qu'on s'occupe des les réunir, vous pourriez peut-être me dire quelle augmentation du rendement on a constatée aux endroits où l'on a centralisé le contrôle de la circulation?

M. GORDON: Cela fait partie de la question générale abordée par M. Benidickson. La réponse sera contenue dans l'exposé auquel j'ai songé, toute la nuit et, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je répondrai ainsi aux points soulevés par M. Benidickson. Si mon exposé ne contient pas tous les renseignements que vous demandez, vous pourriez peut-être les signaler de nouveau.

Pendant la nuit, j'ai songé à la réponse qu'il y a lieu de donner à cette question. Je n'ai pas eu le temps de préparer un exposé complet, mais il s'agit là d'un problème important auquel le Comité devrait accorder toute son attention.

Il touche à une question fondamentale concernant les droits de l'administration et des employés. Le problème résulte des changements technologiques survenus dans l'industrie ferroviaire et dans l'exploitation des chemins de fer Nationaux depuis quelques années. L'introduction des locomotives diesel et du contrôle central de la circulation en sont deux exemples frappants, mais il y en a beaucoup d'autres.

Les conséquences de ces changements doivent être étudiées conjointement par l'administration et les syndicats d'employés. Dans certains cas, la solution adoptée est d'application locale ou plutôt régionale, à mesure de l'introduction des méthodes nouvelles.

Les nouveaux systèmes ne seront pas adoptés du jour au lendemain sur toute l'étendue du réseau ferroviaire. L'introduction des nouvelles méthodes technologiques et les changements qui en découlent se font graduellement. Le point que M. Benidickson vous a souligné n'est qu'une simple phase du problème.

N'oublions pas que les permutations et les changements d'emplois sont régis par les conditions de travail de toutes les classes d'employés, acceptées par l'administration ainsi que par les syndicats. C'est l'un des articles fondamentaux des contrats de travail. Les modalités de l'application des changements et des mutations font l'objet des négociations de contrats et y sont prescrites dans tous leurs moindres détails.

Comme je vous l'ai dit hier, nous avons conclu 191 ententes particulières avec 37 syndicats d'employés. Chacune de ces ententes comporte quelque différence d'application suivant les emplois ou les métiers intéressés. Elles sont des plus complexes et régissent les droits d'ancienneté, les mutations et toutes les questions de ce genre.

Ceux d'entre vous qui connaissent le vocabulaire des chemins de fer savent ce que l'on entend par le mot "déplacement", ou "bumping". Les dispositions concernant les droits d'ancienneté permettent à l'employé le plus ancien de prendre la place d'un collègue moins ancien lorsqu'il y a des coupes dans le personnel ou des modifications des méthodes de travail.

Tous ces détails font l'objet d'un procédé régulier approuvé à la suite de négociations entre l'administration ferroviaire et les représentants des syndicats. Ceux-ci sont des hommes de grande compétence qui connaissent à fond la signification des termes des contrats de travail et savent protéger à cet égard les intérêts des employés.

Naturellement, nous discutons avec eux les modalités d'application de ces conditions pour tout le pays. Il serait bien impossible d'entreprendre la centralisation des négociations de cette nature.

Elles font partie de l'administration quotidienne des chemins de fer et il y en a constamment en cours. Il ne se passe pas une semaine, ou peut-être même un jour, sans que certains de nos fonctionnaires supérieurs soient en pourparlers avec les représentants des employés sur quelque point particulier des contrats de travail.

En général, nous avons constaté que les représentants des employés s'opposent à toute déviation des termes de ces contrats. Ils exigent l'application rigide des règles et quand il nous est arrivé de proposer quelque méthode nouvelle en vue des changements de nature technologique, ils ont toujours préféré l'application rigoureuse des règles approuvées pour la mutation des employés, la détermination des droits d'ancienneté et les autres choses de cette nature.

Naturellement, c'est leur droit, et ils sont convaincus que cette méthode leur est avantageuse. Mais nous rétorquons: "Très bien, c'est ce qui est prévu au contrat et si c'est ce que vous désirez, vous l'aurez. Mais n'oubliez pas que la même règle peut fonctionner dans les deux sens."

Telle est la situation que nous avons constatée dans toutes ces discussions.

Je m'empresse d'ajouter que nous reconnaissons dans nos pourparlers avec les syndicats la difficulté d'admettre une dérogation particulière aux règles, car les contrats de travail conclus avec les divers métiers chevauchent à un tel point qu'une concession accordée à l'égard d'un groupe particulier peut avoir des réactions lointaines, ce qui rend très difficile à nos collègues des syndicats de consentir à des ententes spéciales applicables aux cas particuliers.

D'après les termes de ces contrats, il existe une façon de procéder concernant les avis de changements, qui nous oblige à donner un préavis formel à telle ou à telle date.

C'est pourquoi l'argument que les employés ne reçoivent pas un préavis suffisant est tout à fait inexact. Cette question est déterminée par les termes du contrat. En réalité, il arrive que les discussions concernant un sujet en particulier durent des mois et même des années, mais aucune de ces discussions ne prend effet avant que nous ayons pris formellement l'initiative prévue par les termes du contrat.

En exemple, j'aimerais vous citer le cas de Redditt, qui explique ce que je viens de dire. Rappelez-vous toutefois qu'il s'agit de l'application des termes d'un contrat. C'est pourquoi je suis d'avis que ces questions ne peuvent être résolues par le Comité.

Il ne serait guère pratique de vous soumettre tous les détails des diverses situations. Ce sont des questions qui relèvent des négociations entre l'administration et les employés.

Rien ne saurait modifier les faits. Ils existent et il faut en tenir compte. L'emploi des locomotives diesel est un fait; la centralisation du contrôle de la circulation en est un autre. Ces faits ont une répercussion sur les conditions du travail.

Mon exposé n'est peut-être pas très suivi. Il s'agit de notes griffonnées à la hâte pendant que je prenais mon petit déjeuner. Pour revenir à l'un des points soulevés par M. Benidickson, je répète qu'il est impossible de préciser les économies réalisées dans une région en particulier.

La centralisation du contrôle de la circulation en offre un exemple; les résultats qui en découlent sont complexes et comportent des éléments divers. Elle a pour but d'améliorer l'exploitation en général, d'accroître la sécurité et le rendement des lignes. Elle comporte une nouvelle technique de la circulation qui remplace le système des ordres donnés aux chefs de trains. La circulation est dorénavant dirigée par un réseau de signalisation.

Il me serait impossible d'extraire ce point particulier de toutes les méthodes de modernisation et de perfectionnement de l'exploitation ferroviaire et de vous dire quelles économies résultent de la centralisation du contrôle de la circulation. Comme vous le verrez, cela se rattache au rendement amélioré des locomotives diesel. Nous n'obtiendrons pas tous les bénéfices éventuels des dépenses faites pour l'introduction des locomotives diesel, tant que nous n'aurons pas terminé les arrangements accessoires que nous avons mentionnés hier lors de l'étude des tableaux, tels que l'agrandissement et la réadaptation des parcs de triage, la modernisation des signaux et ainsi de suite. Cela fait partie d'un tout.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire si ces dépenses sont rentables?

M. GORDON: D'après les chiffres que j'ai notés à la hâte, je puis vous dire que nous avons dépensé 6.5 millions à venir jusqu'à 1959 et que notre budget de 1960 comporte une autre somme de 6 millions, ou plus exactement de 5.0 millions. Ce sont là nos prévisions.

Le coût de l'installation du nouveau réseau de signalisation dans les divisions inscrites à notre programme s'élèvera à 40 millions et nous procédons à raison d'environ 6 millions par an.

Ce chiffre de 6 millions est déterminé par le nombre de techniciens experts disponibles pour l'installation des nouveaux appareils de signalisation, ainsi que par le rythme de la fabrication. Je crois que nous pouvons employer annuellement 6 millions à ce travail sans trop brusquer les choses.

Si nous examinons le résultat anticipé de ces améliorations dans toute l'étendue du Canada, nous constatons que les bénéfices probables varient considérablement suivant les divisions. Tout dépend de la nature des marchandises transportées, de l'état des voies, des distances, des courbes, des pentes et des autres circonstances qui régissent le mouvement des trains et influent sur les profits attribuables au nouveau réseau de signalisation. Toutefois, nous pouvons compter en moyenne sur un bénéfice de 3 à 5 p. 100 et même jusqu'à 11 p. 100, selon les éléments que je viens de mentionner. Cependant, je ne saurais dire exactement quelle sera la part exacte imputable à la signalisation en particulier, car toute amélioration se reflète sur les autres améliorations. En d'autres termes, par exemple, si le nouveau système était installé partout sauf dans une division, les résultats de celle-ci influeraient sur ceux de toutes les autres, parce que nous ne pourrions obtenir le bénéfice maximum. Comme je le disais, nous estimons que l'amélioration résultant d'une dépense devrait nous donner un revenu de 5 à 11 p. 100 sur le capital ainsi employé.

M. CHEVRIER: Cette augmentation de revenu justifie-t-elle le coût de la nouvelle installation?

M. GORDON: Certainement, car ce revenu en particulier proviendra du réseau de signalisation. Mais il en résultera un effet notable sur les bénéfices résultant de l'adoption des locomotives diesel elles-mêmes.

Pour vous représenter approximativement les économies qui ont résulté de l'adoption des locomotives diesel, j'estime que si nous n'avions pas pris cette mesure et conservé les anciennes locomotives à vapeur, notre chemin de fer aurait cessé d'exister. Je puis dire avec certitude que l'adoption des diesels a résulté en une économie directe d'environ 100 millions de dollars par an.

J'aborderai maintenant l'un des autres points mentionnés par M. Benidickson et qui lui inspire avec raison certaines inquiétudes, celui des conséquences qui en ont écoulé pour certains endroits, ou de l'aspect social de cette mesure, comme il l'a dit. Mais c'est là un problème distinct. Les conséquences d'une de nos décisions, à l'égard de certains endroits, ne diffèrent en rien de celles qui résultent de changements apportés aux méthodes des autres industries. C'est une question de philosophie politique. Si l'on veut discuter les effets de ces changements, il ne faut pas se limiter seulement à l'exploitation des chemins de fer Nationaux.

La tragédie de Springhill en est un exemple. Voilà une ville qui a été presque complètement ruinée. Qu'allez-vous faire? Il s'agit là au sens large du mot d'une question d'ordre politique. Si la tragédie de Springhill avait été imputable aux chemins de fer Nationaux, selon la base de la présente discussion, diriez-vous que ceux-ci devraient porter l'entière responsabilité du rétablissement de la ville? Vous conviendrez certainement qu'il ne saurait en être ainsi. C'est là une question d'une portée beaucoup plus fondamentale que celle des conséquences d'une décision des chemins de fer Nationaux sur une ville ou un endroit, en vue de modifier les méthodes d'exploitation.

M. CHEVRIER: A cet égard, voudriez-vous nous raconter ce qui a eu lieu à Stratford, car je crois savoir que les chemins de fer Nationaux ont pris là une initiative des plus louables.

M. GORDON: C'est exact. La situation qui s'est produite à Stratford nous a paru unique dans son genre. Nous avons là l'un des plus grands ateliers du réseau. Naturellement, nous tenons compte des effets d'un changement sur la communauté. C'est pour cela que nous avons prévenu les administrateurs municipaux et les autres intéressés de notre intention d'abandonner cet atelier, afin qu'ils puissent prévoir aux effets qui en résulteraient pour la ville. Cet atelier comptait plusieurs bâtiments munis d'un outillage complet. En collaboration avec les autorités municipales, nous avons organisé une grande campagne publicitaire destinée à attirer de nouvelles industries dans cette ville en leur offrant nos ateliers et nos employés. Nous avons là un établissement et un personnel entraîné et ce fut une véritable campagne de vente. Je n'ai pas ici tous les articles de publicité que nous avons employés...

M. CHEVRIER: Vous vous êtes adressés aux industries américaines aussi bien qu'aux industries canadiennes?

M. GORDON: Oui. Nous avons mis en œuvre tout un programme de publicité. J'ai quelques notes à ce sujet. Le *Maclean's Magazine* publia un excellent article qui exposait complètement la situation. Je n'aimerais pas à vous en faire la lecture, car il est écrit dans un style de journaliste que je n'aime pas, car il ne cadre pas avec la modestie coutumière des chemins de fer Nationaux. En d'autres termes, il fait l'éloge de l'initiative des chemins de fer Nationaux.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire si vous avez réussi à y attirer de nouvelles industries?

M. GORDON: Oui, nous eûmes un succès remarquable et c'est ce qui a éveillé l'attention. Comme je le disais, nous avons lancé une campagne en vue de vendre l'atelier à quelqu'un qui saurait l'utiliser et nous nous sommes adressés à l'industrie en général. Notre programme comprenait la diffusion

d'une brochure préparée en collaboration avec les autorités municipales à l'intention des acheteurs éventuels. Les renseignements contenus dans cette brochure avaient été réunis par notre service industriel et les administrateurs de la ville.

J'aimerais vous rappeler que notre service industriel est à la disposition de tous les centres desservis par les chemins de fer Nationaux du Canada. Nous sommes toujours prêts à fournir aux industries des renseignements complets sur les endroits traversés par nos lignes de voies ferrées, quant aux avantages disponibles, à la situation ouvrière, à l'approvisionnement en eau potable, aux taxes locales, aux emplacements favorables et ainsi de suite. Ce service existe depuis plusieurs années déjà et a donné d'excellents résultats.

Comme suite de cette campagne de publicité, nous avons réussi à louer à la *Cooper-Bessemer of Canada, Limited*, une partie considérable de la fabrique de chaudières à vapeur, avec le privilège d'occuper encore plus d'espace à des conditions raisonnables. Cette compagnie est une vieille entreprise américaine qui s'occupe surtout de la construction de compresseurs et de moteurs à gaz ou diesel. Elle nous a dit qu'elle compte accroître son commerce canadien au point de pouvoir graduellement occuper toute l'usine. En 1960, son exploitation sera plutôt modeste et se bornera à l'assemblage de ses machines; elle emploiera au début environ 50 personnes. Au fur et à mesure des progrès qu'elle anticipe, elle augmentera son personnel jusqu'au chiffre d'environ 400 employés.

Ces 400 ouvriers seront tirés en grande partie des rangs des employés des chemins de fer Nationaux, qui n'ont pas accepté les emplois qu'on leur offrait ailleurs. En raison de leur droit d'ancienneté, on leur avait promis des emplois dans d'autres endroits. Nous avons organisé un service de placement qui a fait connaître à chacun d'eux les emplois disponibles et a réussi à en placer un certain nombre. D'autres se jugèrent trop âgés et préférèrent demeurer à Stratford et y tenter leur chance.

D'après les termes de notre accord avec la compagnie Cooper-Bessemer, celle-ci doit accorder la priorité en premier lieu aux employés actuels de l'atelier des chemins de fer Nationaux et, en deuxième lieu aux employés mis à pied, d'après leur compétence et leurs aptitudes personnelles. A mesure que le besoin de nouveaux employés se fera sentir, nous en informerons les employés de notre atelier. S'ils désirent passer à l'emploi de Cooper-Bessemer, la compagnie leur ménagera une entrevue et s'assurera de leurs aptitudes. Ce fut là une véritable entreprise à cause de son importance. Elle a donné des résultats vraiment extraordinaire.

Je continuerai ma dissertation car je voudrais éclaircir un certain nombre de points que M. Chevrier, M. Benidickson et d'autres ont mentionnés. J'espère ainsi mettre en lumière les principes généraux en cause.

J'ai demandé et l'on m'a remis certains renseignements concernant le remorquage de voitures de personnel jusqu'aux têtes de ligne dans la région de l'Ouest. Je vous rappellerai de nouveau qu'il s'agit là d'une question purement locale et que le bureau chef ne pourrait se tenir au courant de toutes ces discussions de détails. Cette question relève entièrement des bureaux régionaux de l'Ouest.

Nous nous sommes mis en communication avec eux hier soir. Heureusement, le décalage de l'heure nous permit de communiquer avec le bureau de Winnipeg à une ou deux heures du matin sans priver les employés de cet endroit de leur sommeil. J'ai reçu le message que voici, que je vais vous lire. Je n'ai pas eu le temps de l'étudier et s'il contient quelques indiscrétions, peu importe, tels sont les faits.

M. BENIDICKSON: Une question me préoccupe depuis le début de cette discussion. Vous traitez cette question du point de vue de l'administration seulement, n'est-ce pas?

M. GORDON: Que voulez-vous dire?

M. BENIDICKSON: Je crains qu'il s'agisse uniquement de l'opinion de l'administration.

M. GORDON: C'est juste, je ne saurais avoir d'autre opinion.

M. BENIDICKSON: Mais le Comité n'aura aucune autre version.

M. GORDON: C'est vrai. Comme je vous l'ai dit, toutes les explications que je vous donne représentent l'opinion de l'administration. Voici le texte de ce message, qui est de M. J. R. McMillan, vice-président chargé de l'exploitation dans notre région de l'Ouest:

Depuis plusieurs années (notez-le bien) nous sommes en pourparlers avec les syndicats d'employés du service des trains en vue d'ajouter aux trains des voitures de personnel jusqu'aux têtes de ligne, mais nous n'avons pu arriver à un accord satisfaisant. Depuis l'installation d'un réseau central de signalisation dans la subdivision de Minaki, nos trains sont beaucoup plus rapides que nous l'avions anticipé. Plusieurs convois de marchandises traversent maintenant cette subdivision en trois heures et demie ou quatre heures. Nous aurons terminé l'installation d'un contrôle central dans la subdivision de Quibell, dans quatre ou cinq semaines et, si nous en jugeons par les résultats de Minaki, les trains devraient traverser la subdivision de Quibell en quatre heures ou quatre heures et demie. Il semble donc évident qu'une fois la centralisation du réseau de signaux terminée jusqu'à Sioux-Lookout et l'élimination des retards actuels à Redditt, les équipes pourront faire le trajet de Winnipeg à Sioux-Lookout en neuf heures ou même moins. Le 5 février, un avis fut adressé à M. V. Speare, président général du syndicat des mécaniciens de locomotives, à M. R. McCallum, président général des chauffeurs de locomotives, et à M. G. Gale, président général des employés de trains, convoquant une réunion afin de discuter le service continu des équipes des trains de Transcona à Sioux-Lookout.

Vous remarquerez que cet avis fut donné en conformité des termes du contrat. Nous n'avons abouti à aucun résultat à la suite de discussions officielles.

Ne recevant aucune réponse à cette lettre, M. Berringer se mit en communication avec le président général et une réunion fut convoquée au bureau de celui-ci pour le 4 mars, à 10 h. du matin. A cette réunion, le président général admit que la compagnie pouvait, sans violer les règles en vigueur, employer les équipes des trains jusqu'à Redditt, mais ajouta que les syndicats s'opposaient à cette mesure parce qu'elle obligerait des employés à déménager leurs familles. M. Berringer se dit alors disposé à accepter toute proposition raisonnable en vue de réduire au minimum les inconvénients causés aux employés et il invita le président général à lui présenter un plan. Après une longue discussion, M. Berringer,—

Qui est le gérant général de la région,—

... proposa au président général (des syndicats) d'égaliser le nombre des équipes ayant leurs résidences à Sioux-Lookout et à Transcona, à condition qu'elles travaillent à tour de rôle, première au travail, première libérée, comme à présent, et aussi à condition que l'on se désiste de l'application des règles relatives aux amendes imposées dans le cas des équipes retenues hors du lieu de leur résidence plus de 16 heures à la fois. La réunion fut ajournée à 11 h. 30 afin de permettre au président général d'étudier la situation et de formuler un plan. La séance fut reprise à 3 h. 30 de l'après-midi, mais le président général n'avait

encore aucun projet concret. M. Berringer réitéra qu'il était disposé à formuler un programme en vue de répartir également le travail entre les équipes de Sioux-Lookout et celles de Transcona. Le président général refusa toute négociation à ce sujet. Pour ce qui est des heures des repas des équipes, les règles ordinaires seraient applicables vu que le trajet ne durera pas plus de neuf heures. L'article 6.36 du contrat des mécaniciens de locomotive prévoit que ceux-ci auront la faculté de prendre leurs repas à des heures raisonnables en donnant un préavis au chef du mouvement des trains. Les contrats des chauffeurs et des employés des trains contiennent la même disposition.

Le changement ainsi apporté à l'exploitation ne viserait pas plus de 51 employés, dont 9 chauffeurs de convois de marchandises. Il serait même possible de réduire ce chiffre en déménageant quelques équipes de Sioux-Lookout à Transcona. Il n'en résulterait aucune perte financière ou conséquence sociale additionnelles à celles qui accompagnent une permutation normale ou d'exercice des droits d'ancienneté, vu que nous aurons encore à Sioux-Lookout un personnel de plus de 225 employés, dont la paie globale est d'environ un million de dollars par an.

Les contrats des divers syndicats d'employés des trains entrent en vigueur et prennent fin aux dates suivantes: mécaniciens et chauffeurs de locomotives, 1^{er} avril 1958 au 31 mars 1961; mécaniciens de locomotives, 1^{er} mai 1958 au 30 avril 1961; employés des trains, 1^{er} juin 1958 au 31 mai 1961.

On a posé une autre question et il serait aussi bien que je donne l'explication dès maintenant, pendant que je traite ce sujet. Je crois que la question fut posée par M. Fisher. En tout cas, le message se continue ainsi:

Nous n'anticipons aucun changement dans l'exploitation entre Sioux-Lookout et Armstrong pour ce qui est des équipes des locomotives et des trains, sauf que l'installation du contrôle central de la signalisation dans cette division supprimera quelques postes de préposés aux signaux. D'après le nouvel horaire qui entrera en vigueur le 24 avril, les équipes des trains 403 et 404 seront en service de Hornepayne à Armstrong. Ceci ne comportera aucun changement pour les équipes de locomotives qui continueront de faire le trajet d'Armstrong à Nakina et de Nakina à Hornepayne. L'article 4 (D) du contrat des mécaniciens et chauffeurs de locomotives se lit ainsi qu'il suit:

Définition des têtes de ligne: les stations suivantes seront des têtes de ligne aux termes du présent contrat; on pourra en accroître ou diminuer le nombre à la suite d'un préavis par écrit de quinze jours donné par le surintendant général au président général et affiché dans les bureaux de la région intéressée.

La liste contient les noms de trente-deux stations, dont Redditt, Sioux-Lookout et Transcona. Le texte de cet article est clair et sans ambiguïté. Il nous laisse l'entière liberté de diminuer ou d'accroître le nombre des têtes de ligne, sous l'unique réserve de l'avis et de l'affichage de quinze jours dans les bureaux de la région. Les contrats des chefs et des employés des trains renferment une disposition identique, sauf qu'ils prévoient seulement la diffusion d'un bulletin dans les régions intéressées.

Voilà tout ce qui se rapporte à ce point en particulier.

Les autorités du Pacifique-Canadien nous ont informés que leurs contrats sont à peu près dans les mêmes termes que les nôtres, mais nous n'avons pas eu l'occasion de les étudier et nous nous bornerons à cette assertion générale.

En dernier lieu, j'ajouterai,—et j'espère que le Comité sera indulgent vu que je n'ai pas eu le temps de préparer un texte bien mûri et que je m'exprime aussi clairement que possible dans les circonstances.

J'ai dit hier qu'il est indispensable à une administration efficace que les questions de discipline, de contrôle et de direction des employés relèvent uniquement de l'administration. Si les règles ordinaires d'interprétation et d'application des contrats de travail doivent donner lieu à un appel des décisions de l'administration,—j'insiste sur ce point d'un appel en vue de renverser les décisions administratives,—je n'anticipe que du désordre et la faillite de notre régime de négociations et de pourparlers. Il n'en résultera que du mal tant pour l'administration que pour les employés.

La discussion a porté uniquement sur un problème de relations ouvrières qui doit être réglé par les syndicats et l'administration, d'après des règles reconnues. Ces règles sont le fruit de longues années de négociations et sont fondées sur les conditions de travail acceptées. Il n'y a rien de nouveau dans le fait que les employés des équipes des trains soient obligés d'accepter des mutations ou des transferts; c'est là une condition d'exploitation qui existe depuis la construction des premiers chemins de fer et qui est régie par les contrats en vigueur. Je vous dis en toute sincérité que cette tentative de saisir le Comité de questions de détails me semble une innovation dont je dois m'inquiéter, car elle comporte une intervention politique dans le règlement de questions qui relèvent normalement de la responsabilité administrative.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me donner les réponses aux questions que j'ai posées au début de nos séances? Je crois que vous avez demandé à M. Dingle de nous dire le nombre de divisions où l'on a inauguré la centralisation du réseau de signalisation, dans combien de divisions on a établi ce système à venir jusqu'à 1960 et le nombre de divisions où on a l'intention de l'établir?

M. DINGLE: Jusqu'à la fin de 1959, monsieur Chevrier, ce système de centralisation de la signalisation avait été établi sur un parcours d'environ 1,200 milles, soit dans environ dix subdivisions. En 1959, l'installation était en cours dans cinq ou six subdivisions et nous aborderons ce travail dans quatre nouvelles subdivisions au cours de la présente année, de sorte qu'en 1960, nous ajouterons environ 836 milles au total antérieur de 1,200 milles.

M. BENIDICKSON: Me permettrait-on un commentaire à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: M. Fraser a la priorité, puis viendra le tour de M. Fisher.

M. FRASER: Ma question porte sur un sujet différent.

M. FISHER: La discussion du sujet à l'étude est loin de finir.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, M. Fisher a la priorité.

M. BENIDICKSON: A condition que les remarques soient pertinentes.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas être accusé de partialité. Je procède un peu comme un commissaire-priseur à un encan. Je dois tenir compte de celui qui a levé la main le premier. M. Fisher a la priorité, puis viendra le tour de M. Benidickson.

M. FRASER: Quand on en aura fini sur ce sujet, j'aurai une question à poser.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Monsieur Fisher.

M. FISHER: Je trouve toujours ces petites conférences très intéressantes. Il y a beaucoup de logique dans les arguments de M. Gordon et j'admets qu'en principe il s'agit d'un problème qui relève de l'administration et des employés. Mais vous devez admettre, monsieur Gordon, qu'une tierce partie est aussi en cause. C'est là que le politicien est toujours en jeu. Vous nous avez cité l'exemple de Stratford où vous avez eu un magnifique succès. Mais que fera-t-on pour Sioux-Lookout, Hornpayne et Armstrong où le problème a encore plus d'ampleur?

Ceci donne plus d'actualité au point que j'ai soulevé; on peut suivre le progrès de la centralisation du système de signalisation, mais on n'a rien fait dans le domaine des communications. Vous dites que M. McMillan est en pourparlers depuis deux ans.

M. GORDON: M. McMillan dit que les négociations durent depuis plusieurs années. Voyons son propre texte:

Depuis plusieurs années nous sommes en pourparlers avec les syndicats d'employés du service des trains en vue d'ajouter aux trains des voitures de personnel jusqu'aux têtes de ligne...

J'en suis sur ce point,—et je dois veiller à ce que mes paroles ne soient pas interprétées comme une accusation contre les employés.

Dans les contrats, la manière dont l'avis formel doit être donné est expliquée en détail. Toutes les discussions n'ont aucune valeur spécifique. On nous dit ensuite: "Nous n'avons jamais entendu parler de ce projet." Telle est l'attitude adoptée.

Vous m'avez, je pense, posé une question à peu près dans ce sens: "Ne pourriez-vous pas donner un avis plus long?" Oui, mais nous sommes liés par les termes du contrat et aucun avis n'a la moindre valeur s'il n'est pas conforme aux exigences du contrat. Mes paroles peuvent paraître un blâme des syndicats. Mais ce n'est pas là mon intention. Nous nous rendons compte de la situation des représentants des employés et nous avons pour eux la plus grande sympathie. Mon seul conseil, et nous l'avons maintes fois répété, c'est qu'ils devraient s'incliner devant les faits, ce qu'ils ne veulent pas faire. Ils s'en tiennent encore à des contrats conclus à l'époque des locomotives à vapeur. C'est de là que vient la vilaine expression que je n'emploie jamais, des "emplois inutiles". Je n'aime pas cette expression qui est offensante et qui soulève des protestations des deux côtés. Je déplore la campagne que l'on a faite à ce sujet aux États-Unis.

Nous voudrions pouvoir discuter l'adoption de nouvelles règles avec les employés et adopter les changements qui s'imposent dans notre intérêt commun. Mais ce sera une longue et ennuyeuse discussion. Nous n'arriverons à une solution qu'en prenant le taureau par les cornes.

M. FISHER: Depuis cinq ans déjà, cette situation est évidente pour tous ceux qui veulent voir clair dans le programme des chemins de fer Nationaux. On pouvait anticiper des changements formidables, tels que la centralisation du service de signalisation et bien d'autres choses. Vous dites qu'il s'agit là uniquement d'un problème ouvrier à régler entre l'administration et les syndicats et que les gens comme M. Benidickson et moi-même n'ont rien à y voir. Mais comment pourrions-nous rester à l'écart quand les communautés subissent ces grands bouleversements?

M. GORDON: Vous devez tout simplement le faire. Vous dites que la situation était évidente. Cela est indiscutable. En 1952, je vins devant le Comité et esquissai le programme d'adoption des locomotives diesel, en même temps que je signalais les changements et les bouleversements qui en seraient les conséquences. Je n'ai cessé de le répéter.

Nous ne pouvons pas et nous n'avons jamais tenté d'imposer brusquement un plan d'ensemble dans tout le pays. Nous procédons pas à pas. Nous avons d'abord commencé par un programme de cinq ans, que nous avons expliqué dans tous ses détails. Puis après la mise en œuvre de ce programme, nous avons abordé le stade suivant. Nous commençons maintenant à appliquer graduellement les nouvelles méthodes. C'est ce que nous préparons depuis sept ou huit ans. C'est le cas de Redditt, qui est présentement en discussion. Le mois prochain ce sera un autre endroit et le mois suivant, ce sera un autre encore. Nous ne pouvons considérer la question au point de vue national. La discussion doit porter sur le problème local de l'endroit ou de la région où les changements ont lieu.

M. FISHER: Cette obstination que vous reprochez aux syndicats provient de ce que l'on n'a tenu aucun compte de la tierce partie, dans les pourparlers entre l'administration et les employés. Je tiens les chemins de fer responsables de ne pas avoir annoncé les changements à l'avance. Les employés des chemins de fer, à Nakina ou à Hornepayne, ne craignent pas les permutations ou la perte de leur emploi. Mais ils se plaignent de l'incertitude dans laquelle on les tient.

M. GORDON: Je ne saurais admettre cette manière de voir, vu que les circonstances qui accompagnent ces changements ont été prévues dans les termes mêmes des contrats qui régissent les conditions de travail. Il n'y a absolument rien de nouveau dans le fait que les employés des trains doivent s'adapter aux changements. Tout cela est prévu dans les contrats.

M. FISHER: Quelques-uns de mes parents ont dû déménager dans toutes les villes de l'Ouest à tour de rôle de Melville à la Colombie-Britannique. Je sais à quoi m'en tenir. Mais la situation est différente. Des communautés toutes entières sont dans le désarroi et vous ne pouvez blâmer les politiciens d'écouter leurs doléances.

M. GORDON: Je ne blâme pas les politiciens. Je leur fais tout simplement remarquer qu'il est impossible de régler les différends ouvriers en passant par-dessus la tête de l'administration. Celle-ci doit porter la pleine responsabilité de ses relations avec ses employés. Nous sommes au fait des difficultés et celles-ci doivent être résolues par des négociations entre l'administration et les employés. La tierce partie dont vous parlez ne fera qu'embrouiller les choses si elle s'immisce dans cette affaire. Nous portons la responsabilité et il nous faut assurer la discipline, exercer la surveillance et la direction de nos employés, avec le pouvoir d'engager et de congédier. C'est là une des prérogatives fondamentales de l'administration et on ne saurait rien lui substituer.

M. FISHER: Je l'admets complètement, mais vu que l'intérêt des communautés est en jeu, pourquoi ne seraient-elles pas prévenues? M. Benidickson a parlé des obligations, mais il y a aussi la valeur des terrains. Vous avez un personnel de recherche et vous savez ce que vous faites.

M. GORDON: Qu'entendez-vous par "pourquoi ne seraient-elles pas prévenues"? Dans un cas d'ensemble, comme celui de Stratford, il y a lieu à discussion, mais il ne s'agit que de points de détail dans le cas présent. Nous nous efforçons d'être pratiques, eu égard aux circonstances. Pour Redditt ou Sioux-Lookout, il ne s'agit pas de déplacements massifs, mais simplement des conséquences des changements pour certains groupes.

M. BENIDICKSON: Cela s'applique sûrement à Redditt qui cessera pour ainsi dire d'exister si vous y cessez votre exploitation. Plus tard, je parlerai d'un autre endroit. Je comprends que vous vous proposez d'y laisser un petit noyau d'employés et je me demande si votre but est des plus louables.

J'aborderai maintenant l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer.

M. FISHER: Ne pensez-vous pas qu'il serait possible aux chemins de fer Nationaux de faire connaître leurs plans dans le détail et leurs répercussions sur la situation des employés et de la population locale?

M. GORDON: Je ne dis pas que c'est impossible, mais je ne sais pas ce que vous voulez dire.

M. FISHER: Vous savez, n'est-ce pas, qu'il se produira des changements dans le personnel?

M. GORDON: Oui. Voudriez-vous qu'en plus de discuter ces choses avec nos employés, nous soyons obligés de demander au maire de chaque endroit s'il approuve nos projets?

M. FISHER: Vous n'avez pas de permission à demander. Vous n'avez qu'à dire la vérité et à expliquer quelle sera la situation.

M. GORDON: Monsieur Dingle, pourriez-vous me dire ce que l'on a fait? Avons-nous eu des discussions avec ces municipalités?

M. S. F. DINGLE (*vice-président des chemins de fer Nationaux*): Dans le cas de Sioux-Lookout, notre gérant général et surintendant général en a parlé au maire, au président de la chambre de commerce et à quatorze citoyens de la ville. Ces entrevues ont eu lieu au début du mois courant.

M. BENIDICKSON: Il s'agissait alors du déménagement de 82 familles qui devait avoir lieu en avril.

M. DINGLE: A la fin d'avril.

M. FISHER: La plupart des municipalités acceptent de bon cœur ces dérangements, pourvu qu'elles soient prévenues à l'avance et sachent quand ils doivent se produire.

M. GORDON: Dans la pratique, elles les apprennent seulement quand ils se produisent et, peu importe la durée des discussions, elles ne sont pas informées.

M. FISHER: Examinons un cas concret. C'est le seul moyen à ma disposition et cela s'applique également, j'imagine, aux députés de Belleville et de Kenora-Rainy River. Que vous proposez-vous de faire dans la région de Foleyet? Quelles têtes de ligne allez-vous abandonner? Pouvez-vous nous le dire?

M. GORDON: Je n'en sais rien personnellement à l'heure actuelle. Il s'agit d'une question régionale qui est réglée à l'échelon de la division locale. Si vous soutenez que nous avons fait preuve de négligence dans nos discussions avec les municipalités, je suis certainement disposé à examiner ce point. Je ne connais pas très bien toutes les modalités d'exécution, mais personne ne semble vouloir accepter les changements avant qu'ils se produisent. Je m'efforcerais de trouver un moyen d'avertir les municipalités intéressées de façon à ce qu'elles se rappellent d'avoir été prévenues à l'avance lorsque les changements se produiront.

M. FISHER: Permettez-moi de citer un exemple. L'an dernier, je suis allé à Hornepayne et j'ai parlé à une grande réunion. Je recevais auparavant environ deux plaintes par semaine. Depuis lors je n'en ai reçu qu'une seule.

M. GORDON: Je vous poserai une question en votre qualité de politicien expérimenté. Pensez-vous que si nous donnions un préavis d'un an à une municipalité de votre circonscription, cela préviendrait les gens de se plaindre à vous?

M. FISHER: Non seulement, il en résulterait une diminution du nombre des plaintes, mais cela soulagerait également un grand nombre de gens. Je sais que les employés des chemins de fer veulent être au courant et je blâme également l'administration et les syndicats de ne pas leur expliquer clairement et franchement la situation.

M. GORDON: C'est là un conseil que je n'oublierai pas et nous tâcherons de trouver le moyen d'annoncer nos intentions assez clairement pour qu'il n'y ait pas de malentendu. Toutefois, cela ne soulagera pas les politiciens, car les pressions sont exercées avant l'événement.

M. FISHER: Ceux d'entre nous qui représentent des circonscriptions où il se trouve des têtes de ligne sont assez honnêtes pour expliquer aux gens qu'on ne peut s'opposer aux progrès techniques qui sont à la longue à l'avantage des chemins de fer. Mais ils ont le droit d'être prévenus.

L'un des points que l'on discute le plus, c'est celui des divisions intermédiaires. Les chemins de fer Nationaux ont une division intermédiaire entre Winnipeg et Toronto. Que se propose-t-on de faire? Sera-ce Nakina, ou Hornepayne, ou un autre endroit qui sera favorisé?

M. GORDON: Vous voudriez qu'aussitôt la décision prise, nous la discutions non seulement avec les syndicats, mais aussi que nous prévenions les municipalités intéressées.

M. FISHER: C'est bien cela.

M. GORDON: Les autres membres du Comité sont-ils de cet avis? J'aimerais entendre une expression d'opinion, car je sais d'avance ce qui arrivera certainement. En vérité, cela s'est déjà produit.

M. FISHER: Si vous savez d'avance ce qui arrivera, vous devriez nous mettre au courant.

M. GORDON: Il faut tenir compte de la nature humaine. Un préavis comme celui que vous désirez ne saurait être qu'en termes généraux et ne peut être précis avant que nous ayons réglé tous les détails et négocié des accords avec les syndicats représentant les diverses classes d'employés. Pour cela il faut appliquer rigoureusement les termes du contrat et vous serez en butte aux agitations, aux délégations, aux objections de toutes sortes. Si vous êtes résigné à accepter tous ces ennuis sans exercer de pressions sur l'administration, je suis d'accord.

M. FISHER: Très bien, mais je vous dirai, monsieur Gordon, qu'un groupe d'employés de chemins de fer souffre de tous ces changements dans une plus forte mesure encore que ceux des trains. Je parle des cheminots chargés de l'entretien des voies. Ils ont été les victimes.

M. GORDON: Oui, mais leur situation est différente. Je ne puis que vous donner des explications générales, et M. Dingle vous fournira de plus amples renseignements. L'entretien des voies occupe plusieurs catégories d'employés. Il y a les équipes surnuméraires, dont les membres sont habitués à être employés de façon intermittente. Vous savez que l'usage des machines est de plus en plus courant. Comme vous avez pu le constater hier lors de l'examen des tableaux, nous plaçons de forts capitaux dans l'achat de nouvelles machines. Mais les ouvriers paraissent accepter ce changement.

M. FISHER: Pour la bonne raison qu'ils ne sont pas syndiqués.

M. GORDON: Oh, oui, ils le sont.

M. FISHER: Mais pas aussi solidement que les employés des trains. Ils ne sont pas aussi fortement groupés et ils n'ont pas l'occasion de se consulter. Ils sont éparpillés un peu partout. J'ai reçu un grand nombre de plaintes des employés du service d'entretien des voies qui ne savent pas ce qui leur arrive.

M. GORDON: Je le comprends, car les gens dont vous parlez sont sans doute du nombre de ceux qui n'ont pas été rappelés au travail. Mais on reconnaît et accepte ce fait, parce qu'il se produit. On voit les machines balastières à l'œuvre, puis la pose des rails et le travail est terminé. Les hommes constatent qu'on n'a plus besoin de leurs services et ils se résignent. Mais le point que nous discutons c'est que les employés des trains ne veulent pas accepter les conséquences qui découlent de l'emploi des locomotives diesel. Ils ne veulent pas se rendre à l'évidence et admettre que les changements de parcours et les autres choses de ce genre résultent de l'adoption des diesels. Tout cela provient de la substitution des diesels aux locomotives à vapeur.

Toutefois, monsieur Fisher, je me rends à votre argument et je vous promets que nous nous efforcerons d'avertir les municipalités aussi bien que nous le pourrons.

M. FISHER: Il y a aussi un autre point que M. Benidickson soulèvera probablement et qui est du ressort des politiciens et du ministre des Transports. Il s'agit de la sécurité des emplois, des gratifications de congédiement et des autres choses de cette nature. Je conviens que ce sont là des questions d'ordre politique, mais l'administration pourrait sûrement faire à cet égard des recommandations convenables au ministre et au gouvernement.

M. GORDON: Dans cet ordre d'idées, l'administration devrait d'abord être prête à accepter les conséquences de ses recommandations. Notre cas n'est pas différent de celui des autres industries du pays et ne saurait donner lieu à des lois spéciales, ou à des mesures de ce genre.

M. FISHER: Vous ne voyez donc pas qu'il y aurait lieu d'adopter un plan général applicable à tous les changements technologiques.

M. GORDON: Je n'imagine pas de plan d'application pratique.

Le PRÉSIDENT: A ce sujet, parlant en ma qualité de simple membre du Comité et non comme président, je dirai que M. Fisher me paraît avoir raison. Mais M. Gordon a demandé une expression d'opinion du Comité tout entier.

Pour ce qui est de ce préavis aux municipalités, dont il est question, je suis heureux d'entendre M. Fisher reconnaître que les syndicats, ou tout au moins leurs chefs, ont une grande responsabilité. Je ne pense pas qu'il y ait lieu d'exiger de l'administration des chemins de fer qu'elle approche les maires ou les politiciens à cet égard. En définitive, ce sont les membres des syndicats qui subissent directement les effets des changements. Sauf les membres du bureau de direction, ce sont les chefs des syndicats qui connaissent le mieux le programme envisagé. Ils sont avertis d'avance. Ils peuvent obtenir tous les renseignements et devraient prévenir leurs membres. Les associations modernes de travailleurs sont les premières à connaître les nouveaux développements.

M. FISHER: Je ne pense pas que cela s'applique aux chemins de fer Nationaux. Notre mission consiste à vérifier l'efficacité et le fonctionnement des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Mais nous nous éloignons du sujet quand nous discutons l'attitude des municipalités.

M. GORDON: Si je comprends bien M. Fisher, il prétend que nous ne faisons pas bien notre devoir à cet égard.

J'ai en main quelques-unes de nos instructions à nos fonctionnaires régionaux sur la manière de procéder dans ces cas. Après avoir traité la question générale des employés en surnombre, à qui on signale les nouveaux emplois disponibles et comment ils peuvent acquérir les connaissances voulues pour l'exécution du nouveau travail et les autres points semblables, il y a deux paragraphes qui portent justement sur le point que vous avez mentionné.

Vers le même temps que l'on donne aux employés les premiers avis de mise à pied, il y a lieu d'avertir également les syndicats intéressés, préférablement au cours de réunions avec les chefs de ceux-ci. Il doit être bien compris que l'administration ne peut discuter son droit de réduire le nombre de ses employés.

Le moment et la méthode de l'avis aux syndicats varient suivant les cas particuliers et les relations qui peuvent exister. Dans la plupart des cas, on contribuerait à de meilleures relations entre l'administration et les syndicats en avertissant les chefs des syndicats un peu avant les employés, avec l'entente que l'administration se charge de donner directement les avis aux intéressés. On profitera de réunions avec les syndicats pour rechercher leur collaboration, ainsi que leurs commentaires ou avis.

Plus loin, sous le titre "Communications avec les fonctionnaires des municipalités et avec le public en général":

Dans certains cas, les réductions de personnel peuvent avoir des effets importants sur l'administration locale; il y a lieu alors d'organiser des réunions avec les autorités municipales, à peu près au moment de l'avis général de la décision ou au moins très à l'avance de

la mise en œuvre des réductions de personnel. A ces réunions, on fera connaître les intentions de la compagnie et les plans adoptés en vue d'aider les employés congédiés à trouver de nouveaux emplois. Au besoin, après qu'on aura averti les syndicats et les employés, le service des relations publiques adressera aux journaux des communiqués annonçant les réductions prochaines.

Telles sont les directives administratives et vous me dites qu'elles sont inopérantes.

M. FISHER: Pas du tout.

M. GORDON: En tout cas, je verrai ce que l'on pourrait faire pour améliorer la situation.

M. CARTER: Apparemment, il y a deux aspects à la question. M. Fisher pense que ces directives ne sont pas suivies ou sont inefficaces. D'autre part, on dit que les syndicats ne font pas leur part. M. Gordon dit qu'ils ne se rendent pas à l'évidence des faits. Est-ce pour cette raison que les syndicats ne font pas leur devoir à cet égard? S'ils ne se rendent pas à l'évidence des progrès technologiques, M. Gordon a-t-il analysé les raisons de cette attitude? Est-ce parce qu'ils ne vous croient pas ou n'ont pas confiance en vous, ou est-ce à cause de mauvaises relations entre vous? Pouvez-vous nous en donner la raison?

M. GORDON: Je sais. Il me paraît évident que les syndicats préfèrent s'en tenir strictement aux contrats actuels. Ils ont leurs propres raisons d'agir ainsi et je respecte leurs raisons. S'ils y voient un avantage, ils ont droit à leur opinion. Nous avons constaté que, si nous tentons de modifier quelque peu les règles d'ancienneté, pour quelque raison que ce soit, et le ministre se rapplera un cas particulier de cette nature, les représentants des syndicats insistent pour que l'on observe strictement les termes des contrats de travail. Dans plusieurs cas, pour ce qui a trait à des catégories particulières, cette attitude est à l'avantage des employés, mais il n'en est pas toujours ainsi. En général les règles d'ancienneté sont à l'avantage des employés intéressés au contrat en discussion et c'est pourquoi ils n'acceptent aucun changement.

M. CARTER: Mais ces contrats ne sont-ils pas fondés sur les réalités de la vie?

M. GORDON: Oui. Les contrats et les conditions de travail ont été négociés à la lumière des circonstances particulières, à l'industrie ferroviaire. Les transferts et les déménagements sont inséparables des conditions de vie normales des employés de chemins de fer, mais avec l'emploi des locomotives diesel, les changements de cette nature sont devenus plus fréquents. Les contrats prévoient ces circonstances et fixent les règles des transferts et des déménagements et les syndicats s'en tiennent aux contrats. C'est leur droit.

M. CARTER: Alors, ils reconnaissent l'évidence des faits, s'ils insistent sur l'observance de la lettre des contrats.

M. GORDON: C'est ainsi qu'ils interprètent les faits. Dans le cas en discussion, l'administration proposait un compromis. C'était une excellente proposition que nous jugions à l'avantage des employés, mais ils décidèrent différemment.

M. CARTER: Il s'agit alors d'une question d'interprétation?

M. GORDON: Oui. Il s'agit de décider ce qui est le plus avantageux pour les employés. Est-ce exact, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Oui.

M. GORDON: Ils ont droit à leur opinion et nous ne nous y opposons pas.

M. BENEDICKSON: Moi aussi, j'ai trouvé la conférence de M. Gordon fort intéressante et, en général, je partage son avis.

En premier lieu, je n'ai pas à m'excuser d'avoir soulevé le point en discussion, car il s'agit de circonstances anormales. Ce qui se passe actuellement dans ma circonscription constitue une espèce de ballon d'essai. La centralisation de la signalisation est destinée à se répandre dans les autres parties du pays.

Mais on n'a pas mentionné la Loi sur les chemins de fer. Elle nous intéresse tous. Nous savons que le comité législatif national de la fraternité internationale, qui présente un mémoire annuel au gouvernement, a consacré plus de la moitié de son dernier mémoire à une étude de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer et prétend que le gouvernement ne tient pas compte des conditions actuelles.

En 1913 déjà, le Parlement avait reconnu les conséquences sociales qui peuvent résulter de l'élimination des têtes de ligne et des changements de cette nature. Cet article est ainsi conçu:

La compagnie ne doit à aucune époque opérer de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie du chemin de fer, avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 181, ni déplacer, fermer ou abandonner, sans la permission de la Commission, une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés; et, lorsqu'il est opéré un tel changement,—...

Vous remarquerez quelle était l'intention du Parlement dès 1913,—

... la compagnie doit indemniser ses employés dans la mesure que la Commission juge convenable pour les pertes financières qu'ils subissent par le changement de résidence ainsi occasionné.

Je souligne ce point à mes collègues du Parlement, parce que nous avons déjà pu constater les résultats de l'automatisation dans le cas de nos propres compagnies de la couronne et ses effets sur la situation des employés. Nous savons et on nous le répète, que cet article n'offre pas une protection suffisante. On m'a dit, et chacun est convaincu qu'on profite de l'échappatoire dans le cas de Redditt. Les chemins de fer Nationaux répondent que du point de vue technique la tête de ligne n'est pas abandonnée puisqu'on y maintient deux équipes. En y gardant une ou deux équipes pour la forme, on peut soutenir que Redditt n'a pas été abandonné comme tête de ligne, d'après les termes de la loi de 1913.

Je signale ce point parce qu'il sera soulevé au Parlement et je n'insisterai pas davantage.

Je suis heureux d'apprendre que MM. Gordon et Dingle, à la suite de leur comparution au Comité, ouvriront une discussion avec les représentants du village de Redditt et avec les syndicats des employés de chemins de fer des régions de l'Est et de l'Ouest, qui suivent nos délibérations.

M. GORDON: Monsieur le président, je me permettrai deux observations, mais je prendrai soin de baisser le ton car apparemment MM. Fisher et Benidickson ont pris mes remarques pour une conférence.

Je sais par expérience ce qui arrivera. Les journaux vont exploiter leurs remarques et publier en manchettes: "Gordon fait une conférence au Comité". Mais ce n'est pas exact. Ma voix a pu avoir le ton du conférencier, mais j'avais simplement l'intention d'expliquer les vues de l'administration.

Si je me suis exprimé avec trop de vigueur, je le regrette. Je ne puis m'en empêcher. C'est mon ton de voix ordinaire. Mais j'espère avoir réussi à exposer mon point de vue.

J'aimerais que MM. Fisher et Benidickson me fassent le plaisir de retirer leurs remarques au sujet de la conférence.

M. BENIDICKSON: Je le veux bien. Mais c'est M. Fisher qui avait employé cette expression.

M. GORDON: Je prierais M. Fisher de retirer également ces paroles.

M. FISHER: J'ai gagné ma vie à faire des conférences et je ne vois rien d'offensant dans l'expression que vous mentionnez. En tout cas, je retire ma remarque.

M. BENIDICKSON: Un grand nombre de gens ont l'impression qu'il n'y a rien de plus offensant que d'appeler quelqu'un un politicien.

M. GORDON: Je sais par expérience que de telles paroles peuvent causer un grand tort.

M. FISHER: Vous devez savoir que nous portons plus de respect aux journaux que vous-même.

M. GORDON: Il est possible que ma sensibilité se soit émoussée, mais je ressens encore les opinions des journaux.

M. HOWE: M. Chevrier a mentionné le cas de Stratford. Pourriez-vous nous dire quels sont vos plans pour la région de Stratford et l'ouest de l'Ontario?

M. GORDON: A quel égard?

M. HOWE: Y aura-t-il une tête de ligne dans cette région?

M. GORDON: Parlez-vous de notre plan général de réorganisation?

M. HOWE: Oui.

M. GORDON: Je ne saurais répondre sur ce point vu que le projet est encore à l'étude. Nous n'avons pris encore aucune décision à cet égard, mais M. Dingle pourrait peut-être vous expliquer comment nous nous proposons d'organiser l'exploitation. Comme je vous l'ai dit hier, nous recherchons la meilleure méthode de décentralisation de l'administration de notre immense réseau. C'est une question très complexe, comme tous les problèmes ferroviaires. Il en résultera des changements administratifs par rapport au contrôle général des chemins de fer.

Nous en sommes à l'étude des méthodes d'administration régionale, mais je ne saurais vous donner de détails vu que rien n'a été décidé.

M. HOWE: J'ai soulevé ce point parce que je m'intéresse à la petite tête de ligne de Palmerston, qui a été presque supprimée. L'an dernier, je vous ai signalé qu'il restait encore à Palmerston dix ou onze employés qui ont environ 40 ans de services à leur crédit; ce sont des artisans et des manœuvres. On doit garder un petit personnel d'entretien à cet endroit, parce que sept locomotives diesel y sont stationnées, tandis que deux convois y passent quotidiennement, de même que huit ou dix autres diesels.

Je pensais qu'on pourrait conserver les emplois de ces vieux serviteurs sans les déranger.

J'ai appris le contraire il y a environ trois semaines et vous m'avez confirmé dans une conversation que le programme arrêté sera probablement mis en vigueur. J'ai même reçu une lettre de vous à ce sujet, il y a environ trois semaines. Je vous avais écrit pour vous demander si le plan allait être exécuté et j'exprimais mon étonnement.

Une semaine plus tard, vous m'accusiez réception de ma lettre. Mais une semaine après, j'apprenais de l'endroit même que ces hommes seraient congédiés sous peu. Cependant, vous m'aviez dit dans votre lettre que vos fonctionnaires examineraient cette question et m'aviseraient. Cela m'a plutôt bouleversé et je me demande si vous avez quelque explication.

M. GORDON: Je ne suis pas au courant. Je me souviens de notre discussion de l'an dernier et, après avoir examiné la question, je pensais l'affaire réglée.

Mais il s'agit là encore d'une question locale et ce sont les fonctionnaires régionaux qui règlent le cas de ces employés. Il y a peut-être eu des changements. M. Dingle est sans doute au fait.

M. DINGLE: Non. Je me renseignerai.

M. GORDON: Je ne sais pas ce qui est arrivé, mais je me ferai un plaisir de vous obtenir l'explication voulue. Il y a sans doute eu quelques changements. Il se peut qu'à un certain stade de notre programme, nous n'ayons pas eu besoin de déranger ces employés, mais maintenant que le changement aux diesels est complet, cette situation temporaire a pu prendre fin. Mais je me renseignerai et je vous dirai ce qui en est.

M. HOWE: Je crois qu'il serait économique de maintenir ces emplois, vu le grand nombre de convois qui passent par là. L'hiver dernier, un de ces employés, âgé de 63 ans, changea les filtres d'une locomotive diesel et épargna ainsi une réparation majeure qui eût coûté de \$1,000 à \$1,500. Il n'était pas censé faire ce travail, mais il put ainsi assurer la marche du convoi.

M. GORDON: La circulation d'un convoi et l'exploitation qui s'y rattache ne peuvent pas être considérées isolément pour chaque cas particulier. Cela relève des fonctionnaires de la circulation des trains.

Il arrive qu'un employé puisse ainsi se prévaloir d'un incident particulier. Mais nous devons prendre des mesures d'ensemble propres à donner les meilleurs résultats.

M. HOWE: Je le comprend. Je sais que vous avez d'autres préoccupations que celles d'une petite tête de ligne. Toutefois, en examinant bien la carte de la région, il me semble que l'on devrait garder une équipe d'entretien à Palmerston. Sept locomotives diesel y sont stationnées et il faut qu'elles aillent à 40 milles pour faire leur plein de mazout. Cela ne semble pas économique.

M. GORDON: Un grand nombre de détails de l'exploitation d'un chemin de fer ne paraissent pas logique, à l'homme de la rue. A la suite de vos instances, on avait probablement essayé de vous donner satisfaction, pour quelque temps!

M. HOWE: Je suis encore le représentant de ces gens.

M. GORDON: Je comprends votre intérêt et nous vous ferons un rapport circonstancié à ce sujet.

M. GRILLS: M. Gordon m'a traité de politicien plus souvent que je l'aurais aimé.

M. GORDON: Je ne sais pas si je m'adressais à vous quand j'ai employé le mot "politicien". Mais il a pour moi un sens d'affection et de respect.

M. GRILLS: C'est comme si je vous appelais toujours "le grand chef"; vous n'aimeriez pas cela. Le mot "politicien" éveille un doute au sujet de l'honnêteté de l'intéressé, dans l'esprit de certaines gens.

M. GORDON: Pas dans mon esprit.

M. GRILLS: J'aime voir le politicien comme le représentant du peuple. Je songe en ce moment à ma petite ville natale de Belleville, qui s'est édifiée à cause du chemin de fer. Celui-ci a contribué à sa prospérité et je ne voudrais pas maintenant qu'il soit la cause de sa ruine. J'aime représenter sa population. On ne m'appelle pas un politicien. Je préfère qu'on m'appelle familièrement "Lee".

Il y a des choses au sujet desquelles je n'ai pas encore eu une explication satisfaisante. Des convois passent maintenant sans s'arrêter à la tête de ligne. Ceci nous offusque. Nous aimons notre ville. C'est le meilleur endroit au monde, parce que nous l'habitons.

Pour quelle raison ces trains ne s'arrêtent-ils plus à Belleville?

M. GORDON: C'est là une question qui relève de M. Dingle.

M. DINGLE: Tout cela provient du fait que la concurrence est vive sur les lignes de l'Est et qu'il nous faut en conséquence accélérer le trafic. Nous espérons aussi faire quelque profit des capitaux employés à l'achat des diesels. Les convois font le trajet de Mimico tout droit à Brockville, sans que les employés soient appelés à fournir de trop longues heures de travail.

Cette question a été discutée à fond à l'échelon régional et a été soulevée par M. Travers, le représentant des employés. Elle sera maintenant examinée par une commission d'arbitrage. Nous nous en remettons à la décision de cet organisme qui a certainement la compétence voulue.

M. GORDON: Vous dites qu'il y a économie de temps?

M. DINGLE: De temps et d'argent.

M. GORDON: En d'autres termes, un convoi tiré par une locomotive diesel peut faire le trajet de Mimico à Brockville, sans avoir à arrêter à Belleville pour s'y ravitailler. Est-ce bien cela?

M. DINGLE: Oui.

M. GORDON: Tout arrêt coûte de l'argent; toute opération de service est une source de dépenses. Il faut éliminer les frais inutiles. Cela découle de l'emploi économique des diesels. La situation est semblable à celle de Redditt et de Sioux-Lookout, dont nous avons parlé.

M. GRILLS: Les trains ralentissent à quatre milles à l'heure quand ils traversent la ville. Est-ce exact?

M. GORDON: Je ne suis pas au fait.

M. DINGLE: Ils ralentissent en effet.

M. GRILLS: Quel est le chiffre de l'économie réalisée? Les mécaniciens ont fait du chemin de fer leur carrière, tout comme vous faites de votre emploi actuel. Ils se trouvent dans la même situation. Ils ont passé leur vie à cet endroit et ils y ont leurs familles. C'est là qu'ils ont élevé leurs enfants.

M. GORDON: Oui, c'est vrai. Mais s'il devenait nécessaire de déménager notre bureau chef de Montréal à Toronto, M. Dingle devrait s'accommoder du changement.

M. CHEVRIER: J'espère bien que vous ne le ferez pas.

M. GORDON: Seulement si cela devenait nécessaire pour assurer l'efficacité de l'exploitation. J'ai fait cette réserve. Inutile de nous fermer les yeux. Je l'ai répété au Comité à maintes reprises, il y aura des changements dans tout le pays en ce qui a trait aux postes de service et aux conditions de travail qui existaient au temps des locomotives à vapeur. Nous procédons graduellement. En réalité, les changements ont été faits à un grand nombre d'endroits sans qu'on en entende parler. Je n'en mentionnerai pas les noms, car on pourrait s'éveiller et s'apercevoir de ce qui a eu lieu. C'est ce qui est arrivé à bien des endroits. Il n'y a là rien de nouveau.

Mais quand il s'agit de Belleville, la répercussion est plus considérable, car on a toujours considéré Belleville comme un centre ferroviaire important.

D'autre part, voyez ce qui a lieu à Stratford. La répercussion y est la même, mais ce sont là les conséquences de l'adoption des diesels. Certains endroits en souffriront plus que d'autres. Il faut laisser à l'administration le règlement de toutes ces choses au mieux possible.

M. GRILLS: Je pense tout de même que les économies résultant de l'emploi des diesels ne doivent pas toutes être aux frais des êtres humains employés par les chemins de fer. Ceux-ci ont une responsabilité à l'égard de ces gens qui vivent là et qui ont passé leur vie à leur service.

M. GORDON: Nous reconnaissons notre responsabilité envers les gens de Belleville qui auront à souffrir du changement. Ils auront d'autres avantages. Il ne s'agit que d'un changement.

M. DINGLE: Il s'agit seulement des équipes des trains qui passent tout droit à Belleville.

M. GRILLS: Mais quels sont vos projets? Pensez-vous qu'un jour viendra où aucun train n'arrêtera à Belleville?

M. DINGLE: C'est possible, mais aucune décision n'a encore été prise dans ce sens.

M. GRILLS: Avez-vous songé à dédommager les employés qui devront déménager à Mimico?

M. GORDON: S'il leur faut déménager leurs foyers, nous les transportons gratuitement. Cette éventualité est prévue par les contrats de travail. Je le répète: les modalités des transferts ont été réglées par les syndicats et tous les contrats de travail comportent une ou plusieurs dispositions qui fixent les détails des déménagements ou des transferts. Nous nous y conformons soigneusement.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi une remarque.

M. Gordon nous a dit bien des choses ce matin dont il faut se rappeler pour notre propre protection, à notre titre de politiciens. Les contrats de travail contiennent des dispositions à ce sujet et, monsieur Fisher, vous avez dit qu'il y a double responsabilité. Cela s'applique aussi bien aux politiciens. Je ne suis pas comme M. Grills, je ne m'offusque pas du titre de politicien. La meilleure définition que j'aie entendue de ce mot, c'est qu'il s'applique à ceux qui se tiennent en contact étroit avec l'opinion publique, au point que leurs admirateurs les prennent pour des chefs de file. Ils doivent toujours garder une avance suffisante pour ne pas être dépassés par l'opinion.

M. GRILLS: Je ne devrais peut-être pas l'avouer, mais il m'arrive de parcourir les convois et de monter à bord de la locomotive. Ne me demandez pas qui me le permet. Mais j'entends les expressions d'opinions quant à la compétence des équipes à effectuer les plus longs parcours, au regard des trajets moins considérables. Vous dites qu'il en résulte des économies. Mais où se trouve exactement l'économie?

M. GORDON: Personne ne peut juger de l'exploitation d'un chemin de fer à la suite d'une observation particulière comme celle-là. Je ne sais pas quel est votre genre d'affaires.

M. GRILLS: Je fais le commerce du lait.

M. GORDON: Ce doit être un fiasco. Je suis sûr que vous ne dirigez pas bien votre affaire. Si j'entrais dans votre établissement et trouvais à redire sur ceci ou cela, vous me diriez que je n'y entends rien et vous auriez raison.

M. GRILLS: J'ai avoué ne rien connaître de l'exploitation d'un chemin de fer.

M. GORDON: Mais je constate que tout le monde sait ce qu'il faudrait faire.

M. FISHER: Voilà que vous nous sermonnez.

M. GRILLS: C'est pourquoi vous devriez écouter les employés exposer leurs problèmes.

M. GORDON: Je me fais toujours un plaisir de les écouter, mais quand vous dites que telle ou telle chose est défectueuse dans l'exploitation, je rétorque que vous ne pouvez être un témoin compétent.

M. GRILLS: Je demande une explication afin d'apprendre.

M. GORDON: Je pense que nous vous avons donné les réponses.

M. CHEVRIER: Mais ce problème ne comporte-t-il pas d'autres éléments que ceux des employés et de l'administration?

Vous nous avez dit que les contrats de travail fixent certaines conditions. Mais il y a aussi des municipalités, qu'on ne saurait écarter. Puis au-dessus de tout cela, il y a le capital.

M. GORDON: Pourquoi ce raisonnement s'appliquerait-il uniquement aux chemins de fer Nationaux?

M. CHEVRIER: Je vous pose une question. Il me semble que dans toute cette discussion, il y a une tierce et même une quatrième partie en cause. Je ne voudrais pas blâmer le gouvernement, car on me rétorquerait que c'était la même chose sous notre administration. Toutefois, c'est le gouvernement qui fournit le capital et je pense qu'il est intéressé à ce problème tout autant que les municipalités. Ne serait-il pas possible de trouver un moyen, comme vous l'avez fait pour Stratford, où le succès paraît complet? Je ne dis pas que les chemins de fer Nationaux devraient être le seul organisme responsable, mais un groupe, ou un comité, représentant les quatre éléments en cause pourrait étudier les problèmes qui surgissent dans une région comme celle de Belleville.

Il s'est produit des difficultés à Cornwall. La même situation se retrouve dans certaines régions du Québec. Je me demande s'il ne serait pas possible d'examiner ce problème, non seulement au point de vue des employés et de l'administration, mais en tenant compte également des deux autres groupes intéressés.

M. CHOWN: Monsieur le président, les groupements locaux s'occupent sûrement de ces questions, de leur propre initiative. C'est ce qui arrive à Winnipeg.

M. GORDON: Vous semblez avoir en vue l'excédent de main-d'œuvre attribuable aux progrès technologiques et le devoir qui incombe aux partis politiques de décider s'il s'agit oui ou non de la responsabilité nationale ou de l'État. C'est là une question de votre ressort. Je dis simplement que cela ne s'applique pas uniquement aux chemins de fer Nationaux.

M. CHEVRIER: Je ne parle pas des partis politiques. Je ne pense pas qu'ils puissent faire œuvre utile. Le groupe que j'ai en vue serait composé de fonctionnaires, de représentants des communautés intéressées, de l'administration et des employés, et serait dépouillé de tout aspect politique.

M. GORDON: Une telle enquête devrait sûrement s'étendre à toute l'industrie. Les changements technologiques ne se produisent pas seulement dans l'exploitation des chemins de fer. Un grand nombre d'endroits au Canada ont subi les effets du départ ou de l'arrivée des divers industries.

M. CHEVRIER: Je ne me querellerai pas avec vous sur les méthodes. Mais on devrait faire quelque chose. Je vous citerai l'exemple du port de Hawkesbury, où le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, le chemin de fer et la municipalité ont réuni leurs efforts lorsqu'on a supprimé le service des navires transbordeurs. On a réussi, je crois, à créer une situation meilleure que celle qui existait avant la disparition des transbordeurs.

M. GORDON: On vient de remettre le journal du matin qui porte la manchette suivante: "trois mille cinq cents hommes mis à pied chez Chrysler". Est-ce un cas qui relèverait du Comité?

M. CHEVRIER: Mais Chrysler ne reçoit pas ses fonds du gouvernement.

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: Dans le cas en discussion, le Parlement est appelé à voter des crédits pour venir en aide aux chemins de fer Nationaux. C'est un aspect différent.

M. GORDON: Je ne suis pas de cet avis. Ou bien vous permettrez aux chemins de fer Nationaux d'être administrés tout comme une maison d'affaires ordinaire, ou non. J'ai exprimé mon avis à ce sujet. Les comptes rendus des débats parlementaires reflètent partout la décision que les chemins de fer Nationaux doivent être administrés sur une base commerciale tout comme une autre entreprise. Si vous changez cette politique, vous modifiez entièrement le principe adopté lors de la fondation des chemins de fer Nationaux.

M. BROOME: Les autres sociétés qui ont des déficits comme ceux des chemins de fer Nationaux n'ont pas recours au gouvernement pour les combler. Vous jouissez de tous les avantages de la libre entreprise, sans être soumis au contrôle d'un conseil d'administration.

Des VOIX: Oh, oh!

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce n'est pas exact.

M. CHEVRIER: Je conviens avec vous que l'administration doit porter l'entière responsabilité de la gestion des chemins de fer Nationaux. Mais l'administration ne pourrait-elle pas faire davantage pour collaborer avec les municipalités et le gouvernement en vue du règlement des difficultés qui surgissent de temps à autre? C'est le point que soulevait l'honorable député de Belleville.

M. GORDON: Oui. La réponse est que nous faisons autant et aussi bien que notre principal concurrent, le Pacifique-Canadien, en vue de la solution de ces problèmes.

M. CHEVRIER: Je ne vous contredirai pas à ce sujet, mais cela ne veut pas dire qu'il vous est impossible de faire davantage.

M. GORDON: Nous faisons tous les efforts possibles. M. Fisher nous a blâmés au point de vue de nos relations avec les municipalités et je lui ai promis d'examiner s'il serait possible de faire mieux.

Le PRÉSIDENT: Nous nous engageons encore dans le domaine de la politique pour ce qui est de l'administration pratique. Une grande partie de cette discussion ne se rattache aucunement à l'administration des chemins de fer. On ne devrait pas exiger que la direction du National-Canadien fasse plus qu'une autre compagnie dans le domaine des relations personnelles. Toutes les entreprises ont des services de relations publiques pour l'étude de ces questions. Je ne voudrais pas charger le gouvernement d'une plus grande part de responsabilité, mais dans les cas d'urgence qui comportent de grands bouleversements, le gouvernement peut avoir la responsabilité d'agir.

Toutefois, le Comité doit examiner cette question du point de vue des affaires. Il ne s'agit pas des mesures qui nous vaudront le plus grand nombre de suffrages aux prochaines élections ou de ce qui est le plus agréable aux municipalités. Un grand nombre d'entre nous avons essayé d'attirer de nouvelles industries dans nos circonscriptions. Il est arrivé que des industries ont fermé leurs usines dans notre circonscription pour aller s'établir ailleurs. Le nouvel endroit choisi en a profité et nous n'avons fait aucun reproche à la compagnie qui avait déménagé, ni accordé une prime aux nouveaux établissements. Nous ne devrions pas essayer de panser toutes les blessures. Nous devons nous borner à étudier les changements au point de vue de l'intérêt national. Il faut se demander si ces changements qui résultent de la modernisation des méthodes, de l'automatisation, des parcs de triage mécaniques et ainsi de suite sont bien dans l'intérêt national ou des contribuables en général, car nous avons pour mission de protéger les intérêts des contribuables de tout le pays. Il est vrai que l'exploitation est déficitaire, mais le déficit est en grande partie imputable au matériel désuet. En adoptant des méthodes modernes, il est possible que nous économisions 100 millions de dollars. Si pour obtenir ce résultat, nous devons bouleverser la vie d'une municipalité

en particulier, il est du devoir du ministre des Transports et du gouvernement de réparer ces dommages locaux, comme dans le cas des autres entreprises industrielles. Celles-ci ont des problèmes qu'elles doivent résoudre avec ou sans l'aide du gouvernement.

Dieu sait que les chemins de fer ont assez de difficultés. Nous sommes surchargés de chemins de fer. Dans certains cas, nous avons un double réseau. Je prie le Comité de s'occuper des questions pertinentes et d'étudier les problèmes tout comme une administration commerciale chargée des problèmes du pays tout entier plutôt que de ceux d'endroits particuliers.

Je pourrais moi-même vous signaler des griefs. Les employés mécontents ne me sont d'aucun avantage politique. Toutefois, dans les pourparlers entre l'administration et les syndicats, la commission du travail doit assumer une part de la responsabilité des contrats de travail. Il est possible que l'administration et le travail syndiqué n'aient pas tenu compte de tous les faits pertinents. Les chefs des syndicats devraient informer leurs membres de ce qu'il y a lieu d'espérer des négociations, des résultats probables et de ce qu'il y a lieu de faire en vue des éventualités.

Les nombreux endroits qui ont éprouvé ces déceptions ont toute notre sympathie, mais dans les cas d'urgence, les municipalités ont leur part de responsabilité, tout comme les politiciens, le gouvernement ou l'administration.

M. Robinson a maintenant la parole. Il sera suivi de M. Chown, puis de M. Broome.

M. ROBINSON: Monsieur le président, à la page 9 du rapport annuel, je relève le paragraphe suivant:

Le remplacement des convois classiques par des autorails dans la péninsule de Bruce, en Ontario, ... a également permis d'améliorer les horaires et le service.

Il doit y avoir une erreur typographique. Nous n'avons aucun train de passagers dans la péninsule de Bruce. Ces autorails donnent-ils satisfaction en général? Donnent-ils des revenus satisfaisants?

M. GORDON: Vous dites que le rapport est inexact?

M. ROBINSON: Seulement ce paragraphe. Il est fait mention du service des trains dans la péninsule de Bruce, mais il n'en existe pas actuellement. On l'a supprimé. La péninsule de Bruce commence à Wiarton seulement.

M. GORDON: Il y a un service d'autorail dans la péninsule de Bruce. Vous prétendez le contraire.

M. ROBINSON: Il s'agit du comté de Bruce et non de la péninsule du même nom. Ces autorails donnent-ils satisfaction?

M. GORDON: Oui. Ils nous ont permis de réaliser des économies sensibles dans le service ordinaire des trains de voyageurs.

M. ROBINSON: J'espère qu'on ne m'accusera pas de régionalisme au sujet de la proposition que je vais faire. L'été dernier, quand on a publié l'horaire de l'autorail, celui-ci devait partir de Southampton le matin pour y revenir dans la soirée. Mais ceci fut changé plus tard et l'autorail partit d'Owen Sound le matin, tandis que l'autre entra à Southampton le matin et n'en ressortait pas. On prétend que ce changement n'est guère économique vu qu'Owen Sound a déjà un train du Pacifique-Canadien dans la matinée. Avec ce nouveau changement, si quelqu'un a affaire à Southampton il lui faut trois jours pour s'y rendre, faire ses affaires et revenir. Je proposerais qu'un nouvel horaire change l'alternance de ces deux trains afin d'éviter le chevauchement des deux lignes. Un tel changement serait aussi plus profitable.

M. GORDON: Je prends note de votre suggestion. Tout ce que je sais, c'est que nos fonctionnaires ont déjà étudié cet horaire.

M. ROBINSON: Pourriez-vous nous dire pourquoi on a modifié l'horaire de l'an dernier?

M. GORDON: Je ne saurais le dire immédiatement. Il s'agit d'un détail des horaires de la région centrale.

M. ROBINSON: J'aimerais connaître les raisons de ceux qui ont ordonné ce changement.

M. GORDON: Je vous communiquerai ce renseignement dès que je l'aurai obtenu.

Le PRÉSIDENT: Il est près de 11 heures. J'ai mentionné hier que nous siégeons aujourd'hui de 9 à 11. Désirez-vous continuer?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crains que ce soit pas possible. Nous devons assister à un *caucus*. Des questions importantes sont au programme qu'on nous a annoncé hier. Je ne pourrais certainement pas rester ici, mais je ne sais pas ce que mes collègues en pensent.

Le PRÉSIDENT: Réfléchissons un moment. A l'ouverture de la séance, M. Fisher a demandé la parole.

M. HOWE: Et moi aussi.

Le PRÉSIDENT: Vous n'êtes pas arrivé aussi tôt que lui. M. Fraser est expéditif dans ses interrogatoires et nous pourrions continuer, en commençant par lui.

M. FRASER: Monsieur Gordon, l'an dernier et depuis plusieurs années, j'ai demandé l'installation de réflecteurs sur les wagons à marchandises. Vous m'avez répondu l'an dernier que vous ne les approuviez pas.

M. GORDON: En effet.

M. FRASER: Pourquoi ne pas les munir de réflecteurs? J'ai relu votre réponse de l'an dernier et vous prétendiez qu'il résulterait un danger du fait qu'un wagon aurait parfois un réflecteur tandis que le suivant n'en aurait pas.

M. GORDON: Cette question a été revue par la Commission des transports qui a rendu une ordonnance nous obligeant, de même que le Pacifique-Canadien, à installer graduellement des réflecteurs sur les wagons à marchandises. J'ai écrit à la Commission pour lui signifier ma désapprobation de cette ordonnance. Nous ne l'approuvons pas, mais nous nous y soumettons. Si vous n'avez pas pris connaissance de cette ordonnance, je vous en ferai tenir un exemplaire.

M. FRASER: Monsieur Gordon, je ne suis pas de votre avis.

M. GORDON: Je suis heureux de constater que nos différends sont pacifiques.

M. FRASER: S'il arrive qu'un wagon ait un réflecteur tandis que le wagon suivant n'en a pas, le premier attirera quand même l'attention des conducteurs d'automobiles et il sera en garde contre le deuxième.

M. GORDON: Je ne discuterai pas ce point, qui a fait le sujet d'une ordonnance de la Commission des transports. Je pense qu'en temps de pluie et de boue, le réflecteur est obscurci en dix minutes.

M. FRASER: L'an dernier, vous disiez que le réflecteur deviendrait inutile au bout d'une journée. Mais je ne suis pas de cet avis. Il existe aujourd'hui des matériaux qui restent clairs par tous les temps. J'aurais toutefois quelques autres questions.

M. DRYSDALE: Je propose l'ajournement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: MM. Chown et Broome seront les suivants.

M. FRASER: Puis-je en finir avec mes questions?

Le PRÉSIDENT: Si vous en avez le temps avant 11 heures.

M. FRASER: Vous avez dit que l'an dernier la Commission a émis une ordonnance concernant l'installation de réflecteurs sur les wagons et d'affiches sur les routes. Quelles mesures a-t-on prises à cet égard?

M. GORDON: Nous avons fait ce que la Commission a ordonné. C'est un fait.

M. FRASER: L'avez-vous fait?

M. GORDON: Oui. Nous avons obéi à l'ordonnance de la Commission qui équivalait à un ordre d'un tribunal.

M. FRASER: Vous avez bien installé les réflecteurs sur les wagons à marchandises?

M. GORDON: Oui, certainement. Dans son ordonnance, la Commission a spécifié le nombre de wagons qui doivent être munis de réflecteurs chaque année. Nous avons suivi les instructions. Nous devons nous y conformer; la loi l'exige. Pour les autres choses, panneaux-affiches sur les routes et ainsi de suite, nous nous conformons aussi aux ordres de la Commission.

M. FRASER: Les chemins de fer nationaux ont-ils songé à peindre le dessous des wagons de marchandises et des trains avec de la peinture à l'aluminium?

M. GORDON: Pas que je sache.

M. FRASER: Quelques compagnies américaines le font. C'est très joli la nuit. Vous vous en rendez compte lorsque vous conduisez une automobile la nuit. Cette méthode est aussi très utile et a prévenu de nombreux accidents.

La population de ma circonscription et d'autres régions de tout le Canada, —je devrais dire le public en général,—a l'impression que les chemins de fer ne font pas grand chose pour éviter des accidents aux conducteurs d'automobiles en installant des réflecteurs sur les wagons à marchandises et en veillant à leur propreté. Les wagons des chemins de fer Nationaux sont presque toujours sales et peints d'une couleur sombre.

M. GORDON: J'essaie par tous les moyens d'éliminer les déficits d'exploitation et j'hésite à faire des choses qui ne sont pas absolument nécessaires. Pour ce qui est des mesures de sécurité, la Commission des transports exerce une autorité complète. Elle doit veiller à ce que les chemins de fer exécutent toutes ses instructions à cet égard. Nous nous conformons à ses directives.

M. FRASER: Mais les vies humaines sont plus importantes que les dollars.

M. GORDON: Cette remarque n'est pas juste à mon égard. Vous ne pouvez certainement pas dire que je ne considère pas les vies humaines à leur valeur.

M. FRASER: Ce n'est pas ce que je voulais dire.

M. GORDON: Toutes les mesures dont vous parlez sont matière d'opinion.

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Vous pensez que la peinture du dessous des wagons a de l'importance au point de vue sécurité.

M. FRASER: Elle y contribue.

M. GORDON: C'est votre opinion, mais non la nôtre. Dans la pratique, nous n'y voyons aucun avantage, sauf que cela donne un certain prestige ou une plus jolie apparence. Nous avons déjà fait beaucoup dans ce sens, mais nous ne pensons pas que cette mesure particulière ait un avantage qui justifierait la dépense.

M. FRASER: A la page 8 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux, on voit la photographie d'un wagon qui porte dans le coin de gauche, en petites lettres la mention "Canadian National".

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, vous avez fait une motion?

M. DRYSDALE: J'ai proposé l'ajournement.

M. FRASER: J'ai discuté ce point avec bien des gens et nous nous demandons pourquoi le nom "Canadian National" n'est pas en grosses lettres, sur toute la longueur du wagon, comme cela se pratique aux États-Unis. Vous avez l'inscription "Canadian National" en petites lettres, qui se répète à l'autre bout du wagon.

M. DRYSDALE: Cette inscription est peinte sur le wagon.

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Il s'agit simplement d'une question de goût. Si nous devons copier tout ce que l'on fait aux États-Unis, nous n'en finirons jamais.

M. FRASER: Mais vous désirez faire de la publicité à votre chemin de fer?

M. GORDON: Oui. Je discuterai ce point à la reprise de la séance. Nous avons un programme de publicité très étendu.

M. FRASER: C'est ce que j'aimerais connaître.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas accompli beaucoup aujourd'hui. Nous nous réunirons de nouveau à 3 heures et demie, ou immédiatement après l'appel de l'ordre du jour.

La motion d'ajournement est aux voix?

Le Comité lève la séance.

LA SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MERCREDI 30 mars 1960,

3 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît. J'ai promis de vous accorder la parole à tour de rôle. Je vous ferai remarquer toutefois qu'on a pris beaucoup de libertés. Le Comité avait décidé que nous devrions éviter autant que possible d'entrer dans les détails et de nous limiter aux principes généraux de l'administration ferroviaire dans l'étude du rapport du président des chemins de fer Nationaux et l'examen de leur budget, ce qui est notre première raison d'être.

À l'avenir, nous devrions éviter les questions de détails. Nous avons maintenant eu le temps de nous habituer. En vérité, le Comité avait décidé que l'on observerait cette règle dès le début. C'est peut-être ma faute si l'on a pris une aussi grande latitude et abordé autant de détails. Alors, suivez maintenant les dictées de votre conscience.

M. FRASER: M. Gordon devait nous parler de ses méthodes publicitaires quand nous avons suspendu la séance à midi.

M. GORDON: Oui. J'allais offrir quelques commentaires après qu'on eut soulevé la question de l'apparence des wagons et d'autres points du même genre. Nous savons que le public en général conserve encore l'impression que les chemins de fer sont plutôt lugubres et peu attrayants en dépit de tous nos efforts que l'on a relatés hier en vue de les moderniser: les parcs de triage électroniques, les ateliers des diesels, les machines à calculer, etc. On trouve que les couleurs de nos convois ne sont pas assez vives et on garde l'image que l'on s'est faite dans le passé. En résumé, on considère les chemins de fer comme une industrie plutôt vieux jeu et démodée.

Pour dissiper cette impression, nous avons demandé à notre service de relations publiques d'examiner toute cette question en vue des améliorations possibles. Nous sommes à étudier les suggestions que l'on nous a faites et qui comprennent la marque de commerce de notre réseau. Toutes les questions d'arrière-plan sont en jeu, telles que les couleurs et les teintes de notre matériel

roulant, les en-tête de notre papeterie, la forme de nos dépliants, nos affiches, etc. Nous étudions la possibilité d'adopter un nouveau programme qui frappera l'imagination et fera disparaître l'impression que l'industrie des chemins de fer est désuète et peu à la page.

Quand nous aurons adopté un nouveau programme, il faudra quelques années pour appliquer les nouveaux dessins, les arrangements de couleurs et les choses du mêmes genre. Cela prend du temps. Mais nos études nous ont convaincu de la possibilité d'application de méthodes modernes qui produiront une meilleure impression dans l'esprit du public, sans s'engager dans des frais exagérés.

M. FRASER: Une autre question. M. Gordon pourrait-il nous dire combien de passages à niveau ont été supprimés l'an dernier par les chemins de fer Nationaux et combien le seront l'an prochain?

M. GORDON: Non. C'est là une question de détails et il me faudrait faire venir mes dossiers de Montréal. Je n'ai pas ce renseignement ici.

M. FRASER: La rumeur veut que les chemins de fer Nationaux songent à abandonner leur ligne de Peterborough à Lakefield. Est-ce exact?

Le PRÉSIDENT: C'est encore là une question de détails, n'est-ce pas?

M. FRASER: Oui, mais c'est un détail important pour le village de Lakefield et la ville de Peterborough.

M. GORDON: Je n'ai pas ce renseignement ici. Je ne m'étais pas préparé à répondre à ces détails. Je pensais que nous discuterions les questions de politique et le fonctionnement des chemins de fer en général. Je ne suis pas au fait de cette question, mais je vous procurerai le renseignement que vous désirez.

M. FRASER: Très bien. Maintenant, quant à la politique ou au progrès du réseau, savez-vous si votre compagnie a l'intention d'organiser un service de trains de jour entre Toronto, Lindsay et Peterborough, où l'on a supprimé les trains coutumiers?

M. GORDON: On ne m'a saisi d'aucun projet de cette nature.

M. BROOME: J'aurais plusieurs points à toucher, mais il s'agit de questions de détails. Il est vrai que nous avons déjà perdu beaucoup de temps à discuter des détails, mais ma question porte sur le coût de l'exploitation des chemins de fer et m'intéresse grandement.

Avant de commencer mon principal interrogatoire, M. Gordon voudrait-il nous dire si on lui a signalé un article du *Financial Post*, en date du 8 août 1959, qui est ainsi conçu:

Gordon a-t-il oublié?

Quand ils ont lancé leur grand programme en vue de frapper l'imagination visuelle du public, en changeant l'apparence de tout, à partir des en-tête de lettres jusqu'aux wagons à marchandises, les Chemins de fer nationaux se sont adressés à un décorateur industriel américain, parce que disaient-ils, ils ne pouvaient trouver de Canadiens compétents dans ce genre de travail.

Et plus loin, au cours du même article:

Le National-Canadien a certainement le droit d'engager qui lui plaît. Mais le contribuable canadien a aussi le droit de savoir si le National-Canadien a pensé de demander au Conseil national de dessin industriel, subventionné aussi par le gouvernement, une liste des firmes canadiennes compétentes dans ce domaine.

Ce conseil fut institué en 1948 afin d'encourager l'utilisation des talents des Canadiens dans le champ de la décoration industrielle et a dépensé des milliers de dollars à l'octroi de bourses d'études et l'organisation d'expositions.

On avait rapporté à cette époque que l'inspiration de l'établissement du Conseil national de dessin industriel venait d'un haut fonctionnaire de la Commission de contrôle du change qui s'inquiétait des sommes considérables que le Canada payait aux États-Unis pour avoir le droit d'utiliser des dessins. Ce haut fonctionnaire de la Commission de contrôle du change n'était autre que Donald Gordon.

Cette remarque est un peu mesquine, mais se rattache aux questions que j'ai à poser concernant l'emploi de la main-d'œuvre par les chemins de fer Nationaux. Il s'agit de l'industrie manufacturière canadienne et je signalerai un autre article paru dans le *Financial Post* en novembre dernier et intitulé: "Lutte pour l'adjudication des micro-ondes".

Je pense bien que M. Gordon a eu connaissance de cet article où l'on signale que les télégrammes nationaux du Canada ont obtenu l'adjudication et la commande de la construction d'un système de micro-ondes au coût de plus de 25 millions, à amortir en 15 ans.

L'article en question s'inquiète surtout du fait que le service des télégraphes du National-Canadien, qui est le principal intéressé, a dépensé beaucoup de temps à chercher des fabricants en Allemagne de l'Ouest et au Japon, parce qu'il pense obtenir l'outillage nécessaire à meilleur compte à l'étranger qu'au pays. C'est à ce sujet que j'ai quelques questions à poser. Je désire savoir d'abord comment il se fait que le service des télégraphes du National-Canadien a obtenu ce contrat et ensuite pourquoi il a choisi la compagnie RCA Victor comme son entrepreneur principal, qui a à son tour accordé son contrat principal à la compagnie McNamara-Hyslop. J'ai donné avis à M. Vaughan et à M. Gordon que je poserais ces questions et que je désirais des renseignements à ce sujet.

M. GORDON: Monsieur le président, veuillez me guider à ce sujet. M. Broome a reçu toutes les réponses à ses questions. Il est venu à maintes reprises à nos bureaux et il est bien au fait de tout ce qui s'est passé. Maintenant, désire-t-il réellement des renseignements, ou veut-il simplement me harceler au sujet de l'administration des chemins de fer Nationaux?

M. BROOME: Je ne veux pas du tout vous harceler. Je n'ai pas eu de réponse.

M. GORDON: Vous pourriez peut-être poser une question concrète.

M. BROOME: Je ne sais pas ce qui a guidé votre choix entre RCA, Standard Tel, Northern Electric et les autres soumissionnaires à cette entreprise.

M. GORDON: Je vous l'ai dit personnellement dans mon bureau.

M. BROOME: Vous ne m'avez pas donné ce renseignement.

M. GORDON: Je vous demande bien pardon, mais je vous ai dit que l'adjudication avait été accordée au plus bas soumissionnaire et que ce renseignement avait été communiqué aux journaux.

M. BROOME: RCA Victor avait été le plus bas soumissionnaire?

M. GORDON: Oui et c'est ce qui a été dit aux journaux et à vous-même dans mon bureau.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes de nouveau engagés dans une discussion de procédure. Nous passerons tout l'été ici si l'administration doit nous donner tous ces détails. Nous avons déjà gaspillé beaucoup de temps de cette façon et je n'aurais probablement pas dû le permettre. Il y a des membres du Comité, comme MM. Pascoe, Kennedy et d'autres qui n'ont pas encore dit un mot. Nous étions convenus de discuter les questions générales de l'administration

sans entrer dans les détails. C'est pourquoi nous avons demandé et approuvé la démonstration par graphiques ou tableaux et ceux qui ont suivi attentivement les séances du Comité en ont tiré grand profit. Nous nous efforçons d'éviter les détails.

Il est vrai qu'on a été indulgent et je le répète j'en suis probablement le responsable. Il est étonnant que les membres du Comité qui ont dû entendre tout cela ne m'aient pas rappelé à l'ordre. Nous entrons dans trop de détails et s'il nous faut examiner tous les contrats comme celui-là les séances se prolongeront pendant des semaines.

M. BROOME: Très bien, renonçons à cette pratique. Je poserai une seule question concrète, à laquelle le président pourra sans doute répondre; je parle du montant de la soumission. Pourquoi vos agents, RCA Victor, ont-ils accordé des contrats dépassant 1 million à une entreprise norvégienne pour la construction de tramways lourds, alors que des maisons compétentes de Vancouver offraient d'exécuter le même travail à \$100,000 ou \$125,000 de moins? J'imagine que leurs plans et dessins étaient satisfaisants, puisqu'on leur a versé des honoraires de \$20,000 pour les avoir préparés. On les a cependant écartés.

M. GORDON: Ce ne sont pas là des questions, mais des assertions.

M. BROOME: Je demande la raison de cette décision.

M. GORDON: Mais vous faites un bon nombre d'assertions.

M. BROOME: Je puis en faire encore bien d'autres.

M. GORDON: Vous faites des assertions dont je n'admets pas l'exactitude. Si vous me donniez le temps de répondre à une de vos questions, nous pourrions peut-être progresser. Vous savez parfaitement bien que tous les détails dont vous parlez vous ont été expliqués *ad nauseam*...

M. BROOME: Je ne sais pas...

M. GORDON: Laissez-moi continuer. Nos fonctionnaires ont passé des jours entiers avec vous à ce sujet. Je ne connais pas de contrat au sujet duquel nous ayons fait autant d'efforts pour donner satisfaction à un député.

Voici les faits: le service des télégraphes du National-Canadien obtint ce contrat des autorités américaines de Washington à la suite d'une invitation à soumissionner pour l'installation d'un système de communications. On nous accorda l'adjudication malgré la concurrence très vive des fournisseurs américains et d'autres entreprises alliées à des maisons américaines. A notre tour, nous fîmes un appel de soumissions pour l'installation de ce système spécial de communications. Des invitations furent adressées à *RCA Victor Company Limited*, de Montréal, à la *Standard Telephone and Cable Manufacturing Company (Canada) Limited*, à la *Northern Electric Company Limited*, ainsi qu'à la *Canadian Marconi Company Limited*. Cette dernière ne présenta pas de soumission, mais les trois autres se rendirent à notre invitation. La RCA Victor fut choisie parce que sa soumission était la plus basse, compte tenu de tous les éléments. Cette compagnie est notre principal fournisseur et elle a parfaitement le droit de choisir ses sous-entrepreneurs pourvu qu'ils accomplissent le travail d'après le devis de l'ouvrage.

Ce système de communications est construit par les chemins de fer Nationaux du Canada qui en garderont la propriété avec un revenu garanti par le gouvernement des États-Unis pendant une période de quinze ans et suffisant à l'amortissement complet du coût de premier établissement, au remboursement des frais d'exploitation et à un profit raisonnable.

La RCA Victor peut choisir un sous-entrepreneur ici, là ou ailleurs à son gré. C'est ce qu'elle a fait et vous êtes parfaitement au courant.

M. BROOME: Mais le contrat accordé à la RCA Victor est sur la base du prix coûtant plus un certain bénéfice.

M. GORDON: Non.

M. BROOME: Un plafond est fixé.

M. GORDON: Si vous le savez pourquoi le demander?

M. BROOME: Parce qu'il s'agit de dollars et de cents fournis par le peuple canadien aux chemins de fer Nationaux pour la construction de ce système. Est-ce vrai?

M. GORDON: Non. Vous avez déjà fait cette même assertion. Le financement de ce projet est fait avec de l'argent emprunté par les chemins de fer Nationaux. Ce capital, comme je vous l'ai dit sera complètement amorti. Le peuple canadien ne sera pas appelé à fournir un seul dollar à cet égard.

M. BROOME: Néanmoins, ce sont les Canadiens qui ont fourni les 25 millions qui seront amortis en quinze ans.

M. GORDON: L'emprunt a été lancé au Canada en la manière régulière sous la forme d'obligations qui portent intérêt. C'est un excellent placement pour ceux qui y ont souscrit.

M. BROOME: Le contrat accordé à RCA Victor comporte un prix maximum plus des honoraires d'administration. Pour une certaine partie de l'équipement qui vaut 1 million, mettons, la soumission la plus élevée est de \$900,000 et la plus basse de \$600,000. Peu importe à la RCA Victor laquelle sera acceptée, car les deux sont inférieures au plafond fixé d'après la base du contrat.

M. GORDON: Ce n'est pas cela du tout. C'est ce que vous prétendez et que je nie.

M. BROOME: Dans ce cas, vous devriez l'expliquer à votre vice-président chargé des achats, car c'est de lui que je tiens le renseignement.

M. GORDON: Si vous êtes si bien renseigné pourquoi me poser ces questions?

M. BROOME: Vous avez un conseil d'administration dont le rôle semble honorifique seulement. Vous avez déjà dit qu'il se réunit une fois par mois, mais ne connaît rien de l'exploitation des chemins de fer. Dans le cas des entreprises libres, l'administration est responsable de ses actes aux actionnaires et au conseil d'administration.

M. GORDON: Quel rapport cela peut-il avoir avec le sujet de la discussion?

M. BROOME: Nous jouons ici le rôle d'un conseil d'administration ou d'une assemblée d'actionnaires qui veulent se renseigner sur l'exploitation du chemin de fer et c'est ce que je fais.

Je soulèverai un autre point de même nature au sujet de la compagnie de téléphone du Yukon, puis je reviendrai au premier. Les chemins de fer Nationaux ont acheté cette entreprise de téléphone au coût de \$625,000 d'après votre état financier de l'an dernier.

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Des gens qui s'y entendent en matière de téléphone me disent qu'il faudra dépenser encore \$500,000 pour que cette compagnie soit en mesure de fonctionner convenablement. La compagnie de téléphone de la Colombie-Britannique avait offert \$200,000 pour cette propriété, plus \$50,000...

M. GORDON: Qui représentez-vous dans cette affaire, monsieur Broome?

M. BROOME: Je représente les gens qui sont appelés à financer l'exploitation des chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: Si vous révéliez les noms de vos clients, le Comité pourrait peut-être se former une opinion.

M. BROOME: Monsieur le président, je fais appel au règlement. J'exige que cette insinuation soit retirée. J'ai dépensé mon propre argent dans les démarches que j'ai dû faire pour me renseigner à cet égard. Beaucoup d'autres

personnes font comme moi. Vous ne devez répondre de vos actes à personnes, sauf lorsque vous venez ici pour une heure ou deux, ou un jour ou deux. Et vous m'accusez d'avoir des raisons personnelles, un intérêt financier quelconque, ou des opinions trop radicales.

M. GORDON: Quand ai-je prétendu de telles choses?

M. BROOME: Quels sont mes clients? Un client est celui qui paie vos services.

M. GORDON: Est-ce cela?

M. BROOME: C'est ainsi que je comprends le mot "client". Mes clients sont les 17 millions de Canadiens qui devront contribuer 40 millions de dollars cette année et environ 24 million l'an prochain. Je vous demande si telle ou telle transaction a été prudente.

M. GORDON: Posez votre question et j'y répondrai, au lieu de faire des discours.

M. BROOME: Je ne fais pas de discours.

Le PRÉSIDENT: Vous donnez vos propres réponses. Vous portez des accusations contre l'administration au lieu de poser des questions.

M. DRYSDALE: Écoutons ce qu'il a à dire, monsieur le président.

M. FISHER: Sur une question de fait personnel, monsieur le président, je ne défendrai pas ce genre de questions, mais la remarque de M. Gordon au sujet des clients me paraît injuste. Il pourrait aussi dire que j'ai un autre client dans la région. Une telle remarque ne saurait être faite sur le compte de M. Broome, de moi-même ou des autres membres du Comité. M. Gordon a tiré un avantage plutôt injuste du respect que les membres du comité lui témoignent en général.

M. GORDON: Monsieur Fisher, je n'avais aucunement l'intention de formuler une accusation, et si c'est ainsi qu'on m'a compris, je rétracte entièrement mes remarques. J'essayais de découvrir la raison des observations de M. Broome. S'il a quelque intérêt particulier à défendre, il devrait le dire au Comité. J'accepte sa dénégation.

M. BROOME: J'essayais de démontrer que l'administration des télégraphes du National-Canadien a commis des erreurs.

M. GORDON: Vous m'avez demandé si l'achat de la compagnie du téléphone du Yukon avait été avantageux et je réponds "oui".

M. BROOME: Vous réaliserez un bénéfice sur ce placement?

M. GORDON: C'est ce que j'espère. Nous voulons tirer un profit de cette opération.

M. BROOME: Très bien. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont fait une dépense et je demande si cette opération sera profitable, ou si leur situation financière en sera améliorée.

M. GORDON: J'ai dit à plusieurs reprises, que la meilleure discipline est celle de l'état des profits et des pertes.

M. BROOME: Pour revenir à l'outillage de transport acheté en Allemagne, est-il déraisonnable de vous poser des questions à ce sujet? Je n'aurais pas soulevé ce point s'il n'existait pas de fabricants canadiens de ce genre d'outillage. La *Western Electric*, de Vancouver, et la *Northern Electric*, de Montréal, ont-elles été invitées à présenter des soumissions? Je pose cette question parce que des fabricants de la côte de l'Ouest ont remué mer et monde pour obtenir le droit de soumissionner et n'ont abouti à aucun résultat.

M. GORDON: Vous ne parlez pas là de compagnies qui ont été en affaires avec les chemins de fer Nationaux du Canada, mais plutôt avec la RCA Victor. Vous devriez poser ces questions à cette dernière compagnie.

M. BROOME: Mais les chemins de fer Nationaux sont responsables des agissements de leurs agents.

M. GORDON: Le rôle du service télégraphique des chemins de fer Nationaux consiste uniquement à définir les termes de l'entreprise. Notre contrat avec le gouvernement des États-Unis nous engage formellement à la fidèle exécution de l'entreprise de ce réseau de communications. Il fixe également une date d'achèvement des travaux et ce point est très important. Le service télégraphique des chemins de fer Nationaux a le droit, en vertu de son contrat avec RCA, d'exprimer son opinion sur ces deux points: le travail sera-t-il terminé à la date fixée et l'exécution de l'entreprise se fait-elle suivant les normes prescrites; c'est tout. RCA a l'entière liberté de ses actions. La compagnie a signé ce que nous appelons un contrat-clé. En d'autres termes, elle s'est engagée à nous livrer un réseau de communications dans le délai fixé et conforme aux normes de qualité prescrites.

A cet égard, il serait utile que je lise aux membres du Comité un article publié à ce sujet. La compagnie RCA a fait la déclaration suivante après qu'elle eut obtenu le contrat en question:

"Le choix d'une compagnie canadienne malgré la concurrence étrangère est un véritable tribut à la compétence de l'industrie électronique nationale." Le président de la RCA *Victor Company Limited*, de Montréal, M. J. D. Houlding, ajoute: "La compagnie RCA Victor s'enorgueillit du fait qu'on lui ait confié cette entreprise capitale dans le domaine des communications. Nous pourrions ainsi utiliser dans une plus grande mesure les ressources de notre service canadien de recherches techniques et de production et accroître nos opérations sur les marchés extérieurs."

Vous avez mentionné certains articles de journaux mais en toute justice, vous auriez dû parler également des autres articles dans lesquels on nous a félicités d'avoir accordé ce contrat à une entreprise canadienne.

M. BROOME: Si j'avais su l'existence de ces articles, je les aurais aussi mentionnés. Mais je n'en savais rien.

M. GORDON: Je puis vous les communiquer.

M. BROOME: Mais cela ne répond pas à la question importante concernant la maison canadienne qui a présenté la plus basse soumission. Vous avez dit que c'est l'affaire de la compagnie RCA.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. BROOME: Je me suis même donné la peine d'aller jusqu'à Dawson-Creek et à Fort-Simpson. J'ai constaté que le service des télégraphes du National-Canadien y emploie la maison Gracey-McCallum. Il n'est pas aussi détaché de cette affaire que vous le dites.

M. GORDON: Naturellement, le service télégraphique du National-Canadien exécute lui-même une partie des travaux connexes, car l'installation du réseau comporte bien des choses. Il doit faire l'inspection du réseau et le mettre en état de fonctionnement. La préparation des services d'entretien et d'exploitation doit aller de pair avec les travaux de construction. Vous ne reprocherez sûrement pas aux fonctionnaires du National-Canadien le fait d'exercer une surveillance prudente de l'exécution d'un contrat d'une telle importance.

M. BROOME: Je m'efforce d'être logique. D'une part, vous dites qu'il s'agit d'un contrat-clé et que l'entrepreneur vous remettra la clé quand il aura fini les travaux et que vous n'avez rien à y voir. D'autre part, vous dites que vous devez voir aux détails. Ces deux assertions me paraissent contradictoires.

M. GORDON: Je n'y vois rien de contradictoire. Nous savons qu'en juillet 1961, notre service devra être prêt à exploiter ce réseau. Mais à côté de celui-ci, il y a l'autre division, que j'ai déjà mentionnée. Cette partie sera exploitée de

concert avec le gouvernement de l'Alberta, ce qui comporte une lourde tâche d'organisation et d'administration. Je suis très heureux d'apprendre que nos équipes sont sur les lieux pour préparer le terrain, car c'est leur tâche.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. BROOME: Oui, monsieur le président. Mais je tiens à avoir une réponse. Je n'ai rien à reprocher à la *RCA Victor* qui est une excellente compagnie, bien qu'elle soit entièrement américaine.

Le PRÉSIDENT: En application du règlement, je vous ferai remarquer, monsieur Broome, que l'exécution du contrat de la *RCA* n'est pas de la compétence du Comité.

M. BROOME: Elle ne l'est pas?

Le PRÉSIDENT: Cette compagnie a obtenu l'adjudication des chemins de fer Nationaux et exécute son contrat. Vous n'avez sûrement pas l'intention de la convoquer ici; pourquoi ne vous adressez-vous pas directement à elle?

M. BROOME: Je l'ai déjà fait.

Le PRÉSIDENT: Vous dites l'avoir fait. Mais nous n'examinons pas en ce moment la compagnie *RCA Victor*, il s'agit des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. BROOME: Les chemins de fer Nationaux devaient approuver les sous-entrepreneurs choisis par *RCA Victor*.

M. GORDON: J'ai dit une douzaine de fois que cette assertion est inexacte. Je vous ai expliqué les circonstances à chacune de nos entrevues. La *RCA* a la seule responsabilité du choix de ses fournisseurs. Notre rôle se borne à nous assurer de l'exécution fidèle des termes du contrat.

M. BROOME: On m'a dit que vous avez approuvé tous les paiements et tous les termes du contrat. Vos relations ne sont certainement pas à couteaux tirés. J'aimerais maintenant dire...

M. GORDON: Que voulez-vous insinuer maintenant? J'ai rétracté une insinuation et voilà que vous faites la même chose. Que voulez-vous dire en prétendant que nous ne sommes pas à couteaux tirés?

M. BROOME: Que vous leur avez accordé un contrat et que vous n'avez rien à y voir avant qu'il ait été exécuté.

M. GORDON: Je n'ai pas dit cela. La compagnie *RCA* a l'entière responsabilité du choix des sous-entrepreneurs. Nous sommes naturellement en rapports en ce qui a trait aux détails techniques de l'entreprise, car nous tenons à nous assurer que les travaux sont exécutés en conformité de notre cahier des charges et que les frais d'entretien sont raisonnables. Je vous ai répété ces choses à satiété. Si vous ne me croyez pas, vous devriez le dire franchement et je n'ajouterai plus rien. Je vous ai dit maintes fois que la compagnie *RCA* a l'entière responsabilité du choix de ses fournisseurs.

M. BROOME: Monsieur le président, je crois en l'honnêteté et la sincérité de M. Gordon. Il nous dit exactement ce qu'il pense être la vérité et il n'avancerait pas des choses...

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, il n'est pas du ressort du Comité de discuter le choix des sous-entrepreneurs de la compagnie *RCA Victor* puisque vous croyez ce que M. Gordon a dit à ce sujet.

M. DRYSDALE: Laissez-le finir.

Le PRÉSIDENT: Nous voulons l'observance du règlement. Nous passerons tout l'été ici si nous ne respectons pas les règles adoptées par le Comité.

M. DRYSDALE: Vous l'interrompez toujours avant qu'il ait fini de parler.

Le PRÉSIDENT: Il a fini trois fois depuis que j'ai mentionné le cas de la *RCA*.

M. BROOME: Si je dois en appeler au Comité pour qu'on me permette de finir, je le ferai sûrement, au cas où vous ne permettriez pas de continuer. Voici où je veux en venir. La soumission des entrepreneurs de Vancouver était beaucoup moins élevée que celle des Norvégiens, d'environ \$100,000 ou \$120,000...

M. GORDON: De qui?

M. BROOME: Laissez-moi finir.

M. GORDON: Mais j'espère qu'il s'agit des chemins de fer Nationaux, c'est d'eux qu'il s'agit.

M. BROOME: Ce sont les chemins de fer Nationaux qui fournissent l'argent. Si l'on gaspille \$100,000, cela doit sûrement intéresser les chemins de fer Nationaux. C'est ce que je soutiens. J'ai posé des questions au sujet des prix et l'on ne m'a pas répondu.

M. GORDON: Vous persistez à donner aux faits une intersignification qu'ils n'ont pas. Vous prétendez que l'on a gaspillé \$100,000 parce que l'on vous a dit que quelque entrepreneur aurait offert d'exécuter le travail dont il s'agit pour \$100,000 de moins.

On ne saurait conclure de là qu'il y a eu gaspillage. L'adjudicataire du contrat fait un travail de la qualité supérieure exigée par RCA Victor pour ce contrat en particulier. Ceci est d'importance. Je ne sais pas ce qui a motivé la décision de RCA Victor. C'était à cette compagnie de décider; c'est ce que je ne cesse de répéter.

M. BROOME: Me permettrait-on de finir. Pris entre le président et M. Gordon, j'ai toutes les difficultés.

Le PRÉSIDENT: Un moment, je vous prie. Je n'accepterai pas, monsieur Broome, que vous m'accusiez d'être injuste à votre égard. Nous avons décidé de ne pas entrer dans les détails. Nous avons accordé la plus grande latitude à cet égard, mais on ne devrait pas employer le temps du Comité à des choses qui ne sont pas de son ressort.

Vous avez dit que vous avez foi en M. Gordon et que vous croyez en tout ce qu'il a dit.

M. BROOME: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Vous avez retiré toutes les autres insinuations.

M. BROOME: Je n'ai jamais fait d'autres insinuations.

Le PRÉSIDENT: D'autre part, ce sont les chemins de fer Nationaux qui paient la compagnie RCA Victor pour l'exécution de son contrat et celle-ci accorde des sous-contrats. Le Comité n'a rien à voir dans cette affaire de sous-contrats.

M. BROOME: Vous dites que le Comité n'a rien à voir dans une entreprise qui coûte 5 millions de plus qu'il est nécessaire, alors que nous sommes appelés à fournir cet argent. Vous dites que cette question n'est pas de la compétence du Comité?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai rien dit de tel.

M. BROOME: C'est ce que je discute présentement. Je parle du coût de l'entreprise. Je dis qu'un fabricant canadien avait offert d'exécuter certains travaux à un prix bien moins élevé et avait même reçu une lettre l'autorisant à les commencer.

Voici le premier paragraphe de cette lettre:

Afin que vous puissiez commencer les travaux sans plus de délais et progresser au rythme mentionné dans votre offre, vous êtes autorisé par la présente lettre à procéder immédiatement aux phases préparatoires des études techniques et de l'examen des emplacements...

Cette lettre n'aurait certainement pas été envoyée.

M. GORDON: La même lettre fut adressée à tous les autres sous-entrepreneurs. Vous le savez. J'aime mieux ne pas dire vos raisons, car on me rappellerait à l'ordre. En réalité, cette lettre de la compagnie RCA Victor signifie simplement que si vous désirez préparer une soumission pour les travaux en question, vous pouvez le faire, car on vous a jugé compétent.

Cela ne veut pas dire que vous obtiendrez l'adjudication. Lorsque les soumissions eurent été reçues, la RCA Victor décida de sa propre responsabilité d'accorder le contrat à un autre. Il reste encore bien des travaux à exécuter et il est possible que le sous-entrepreneur auquel vous vous intéressez obtienne quelque chose. Mais je ne connais pas de meilleur moyen de faire rater l'affaire que la méthode à laquelle vous avez recours. J'imagine ce que peut en penser la compagnie R.C.A. Victor.

M. BROOME: C'est là une menace.

M. GORDON: La compagnie RCA Victor, j'imagine...

M. BROOME: Est-ce là une menace?

M. GORDON: Non.

M. BROOME: Vous dites que mon intervention amoindrit les chances de ces maisons d'obtenir d'autres travaux. Est-ce ce que vous dites?

M. GORDON: Oui. Le bon sens veut qu'après avoir causé tous ces ennuis à la compagnie RCA Victor, bien que je n'en sache rien personnellement, celle-ci soit quelque peu indisposée quand on lui présentera les noms de ceux à qui vous vous intéressez.

M. BROOME: Laissez-moi finir. J'ai eu une entrevue avec la compagnie RCA Victor qui m'a dit que la proposition des Norvégiens était plus élégante.

M. GORDON: Quoi?

M. BROOME: Plus élégante. C'est l'expression que l'on a employée.

M. GORDON: De meilleur style.

M. BROOME: Une élégance qui coûte \$125,000. On m'a admis, du moins c'est ce que j'ai compris, que l'offre du fabricant canadien répondait à toutes les conditions, mais qu'elle n'était pas aussi élégante.

Les chemins de fer Nationaux ont-ils coutume de dépenser \$125,000 pour l'élégance?

M. GORDON: Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président. Nous ne faisons que tourner dans un cercle vicieux et répéter toujours les mêmes choses. Le sous-entrepreneur en question a proposé une solution au problème technique en question. La compagnie RCA Victor a préféré l'autre solution qu'elle jugeait plus élégante, pour employer les propres paroles de M. Broome. Cela peut vouloir dire bien des choses. Il se peut que la solution proposée par l'autre sous-entrepreneur résulte en une diminution des frais d'entretien, ou donne de meilleurs résultats, ou réponde mieux à l'exigence stipulée dans le contrat, à l'effet que l'entreprise doit répondre à des normes propres à réduire les frais d'entretien et conformes à nos exigences.

Si la compagnie RCA Victor juge qu'elle obtiendra plus de satisfaction de ce sous-entrepreneur, c'est son affaire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose, monsieur Broome?

M. BROOME: Non.

M. ROBINSON: Je n'ai qu'une seule question à poser au témoin. Quand le service télégraphique du National-Canadien accorde des contrats qui comportent l'emploi de sous-entrepreneurs...

M. GORDON: Je n'ai pas saisi vos derniers mots.

M. ROBINSON: Quand vous accordez des contrats qui comportent l'emploi de sous-entrepreneurs, donnez-vous la priorité aux entrepreneurs canadiens, toutes autres choses étant égales?

M. GORDON: Non.

M. CHOWN: Monsieur le président, M. Gordon pourrait-il donner au Comité une brève statistique des accidents survenus en 1959. Je voudrais simplement en connaître le nombre total. Et il pourrait peut-être ajouter quelques commentaires à cet égard.

Je ne demande pas au président de s'étendre longuement sur ce sujet, bien que l'année n'ait pas été très heureuse. Ces choses se produisent parfois en série. De sorte que ma question et la réponse seront aussi simples que possible.

M. GORDON: Permettez-moi de renvoyer cette question à M. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation. En passant, j'ajouterai que les accidents sont toujours un sujet pénible.

M. CHOWN: Je le sais.

M. GORDON: Naturellement, ce sujet nous préoccupe grandement. M. Dingle pourra répondre à votre question, je le pense.

M. DINGLE: Je me bornerai à citer le rapport fait au Bureau de la statistique sur les collisions et les déraillements. Cela vous suffira-t-il?

M. CHOWN: Oui.

M. DINGLE: En 1958, 10 collisions; en 1959, 12. En 1958, 10 déraillements; en 1959, 7.

Je ne saurais vous dire ce qu'ils ont coûté, mais si vous le permettez, nous pourrions faire le calcul et vous donner le renseignement un peu plus tard.

M. CHOWN: Je me contenterai d'un chiffre approximatif.

M. DINGLE: Comme M. Gordon l'a dit, ce sujet nous est pénible. L'année 1959 a été malheureuse au point de vue des accidents et c'est à son sujet que vous désirez des renseignements.

Les organisations ouvrières nous ont beaucoup aidé à cet égard. En réalité, il y a présentement dans la salle des hommes qui sont venus me voir au nom des syndicats pour me demander comment ils pourraient nous aider à prévenir tous ces accidents. Les frais occasionnés de ce chef se sont élevés à 7 millions en 1959. Ce chiffre tient compte de toutes les dépenses connexes; il comprend des choses qui ne sont pas incluses dans l'état des détails que je vous remets.

M. CHOWN: Veuillez nous expliquer votre expression "rapport fait au Bureau de la statistique"?

M. DINGLE: Oui. Par accidents rapportés au Bureau de la statistique, on entend les collisions et déraillements qui causent plus de \$750 de dommages à la propriété des chemins de fer et accompagnés de blessures corporelles. Dans les cas où les dommages sont inférieurs à \$750 et accompagnés de blessures corporelles, le rapport fait au Bureau de la statistique classe ces accidents sous la rubrique "causes diverses" et non pas sous celle de "collisions et déraillements". Ce classement est déterminé par le règlement du Bureau.

M. CHOWN: Pourriez-vous nous en dire le nombre?

M. GORDON: Les chiffres cités par M. Dingle, représentent le total des frais imputables aux accidents. Ils comprennent les indemnités pour blessures, pertes et dommages causés aux marchandises et à la propriété d'autrui, l'enlèvement de l'équipement endommagé, les réparations aux voies, à la structure et au matériel roulant, le remplacement du matériel détruit

et tous les frais connexes. En parlant du Bureau fédéral de la statistique, M. Dingle a simplement donné la définition de ce qui constitue un accident pour les fins de la statistique. Si la peinture d'un wagon est égratignée, on peut y voir un accident, mais c'est là un détail casuel qui n'entre pas dans le rapport statistique. A ce point de vue, on classe comme accident, tout ce qui cause plus de \$750 de dommages, ainsi que des blessures corporelles.

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

Pourrions-nous maintenant passer au chapitre des pensions. Voudriez-vous déposer un état de vos placements, qui sera publié en appendice au compte rendu, ainsi que le montant total du fonds de pension des chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: Je ne pense pas que l'on devrait nous demander la composition de notre portefeuille. Il s'agit là de renseignements financiers sur le marché des valeurs qui susciteraient un grand intérêt. Vous voulez bien parler des valeurs que nous avons en portefeuille?

M. CHOWN: Oui.

M. GORDON: Je ne pense pas qu'il soit sage de divulguer ces détails d'une caisse de pension. Mais je puis vous dire la nature générale des placements.

M. CHOWN: Vous pourriez peut-être nous dire le montant des actions, des obligations et des autres classes de valeurs qui entrent dans le montant total du fonds de pension...

Le PRÉSIDENT: Le montant total du fonds de pension?

M. CHOWN: Je demande seulement de diviser le total dans ses grandes lignes.

M. GORDON: Vous trouverez ce renseignement à la page 28 du rapport annuel.

M. TOOLE: D'après le rapport annuel, la réserve du fonds de pension s'élève à 229.8 millions de dollars pour les pensionnés actuels. La réserve à l'intention des employés encore au service des chemins de fer est de 108 millions.

Une autre caisse, pour les employés qui n'ont pas encore dix ans de service, contient 11 millions. Vous pouvez ainsi arriver au total.

M. GORDON: Disons 350 millions en chiffres ronds. Cette approximation doit répondre à votre question.

M. CHOWN: Ce total comprend la somme réservée tous les ans pour les pensionnés actuels?

M. GORDON: Oui. Le portefeuille se compose en général d'obligations de l'État, d'obligations garanties par l'État, surtout des propres obligations des chemins de fer Nationaux et d'un certain nombre d'obligations provinciales. Nous avons adopté un plan de placement qui comporte un maximum de 10 p. 100 de fonds mutuels. Nous n'avons pas encore atteint les 10 p. 100, mais nous y arriverons éventuellement d'après notre programme.

M. CHOWN: C'est un excellent programme.

M. GORDON: Il peut être modifié de temps à autre, mais telle est la situation actuelle.

M. CHOWN: Sur le même sujet, monsieur le président, je féliciterai brièvement les chemins de fer Nationaux des changements qu'ils ont apportés à leur régime de pension des employés le 1^{er} janvier 1959. Si je ne fais erreur, on a admis les employés actuels qui, au cours des années les plus difficiles, n'avaient travaillé pour les chemins de fer que d'une façon intermittente, de jour au jour, ou de mois en mois. Est-ce que cela représente convenablement la situation, monsieur Gordon?

M. GORDON: Oui. Ce fut l'une des modifications apportées au régime de pension. Il s'agit des périodes de service admissibles pour le calcul des pensions.

M. CHOWN: Cela a permis à un grand nombre de vos employés d'ajouter à leur période de service servant de base au calcul de la pension, un mois et jusqu'à six années, qu'ils avaient perdus pendant les années 30. Ils m'ont témoigné, de même qu'à plusieurs autres députés, leur gratitude pour cette modification.

M. GORDON: J'en suis très heureux.

M. CHOWN: Les employés désirent maintenant c'est peut-être là une question qui relève des négociations avec les syndicats, que le chemin de fer étudie la possibilité de relever le chiffre de la pension à 1½ p. 100 sur toute la ligne. Est-ce là un sujet qui relève des négociations de travail, ou uniquement de l'administration?

M. GORDON: Cette question relève fondamentalement de l'administration. Le chiffre et les modalités des pensions n'ont jamais été un sujet de pourparlers. La Commission des pensions de la compagnie qui comprend des représentants des employés reçoit des demandes relatives à l'administration du fonds de pension. Nous demandons l'avis des employés relativement aux propositions étudiées de temps à autre.

L'un des grands changements qui ont été introduits dans notre régime de pensions, à part l'augmentation des prestations dont vous avez parlé, a trait au grand nombre d'employés qui ne s'étaient pas prévalu des avantages qu'on leur avait offerts. Si vous m'accordez un moment, je pourrai vous en donner les détails.

Lorsque nous avons abordé l'étude de la revision de 1959, nous avons constaté qu'en dépit de l'occasion offerte aux employés en 1952 de profiter d'une pension plus avantageuse au moyen de contributions personnelles, moins de la moitié s'en étaient prévalué. Ils n'avaient donc droit qu'à la faible pension non contributoire, ou pension de base, accordée au moment où ils atteignaient l'âge de la retraite. C'est ce qui donne lieu aux commentaires que l'on entend fréquemment au sujet de retraités qui ne touchent qu'une pension de \$25 ou \$35 par mois. C'est qu'ils avaient négligés de devenir contributeurs à la caisse.

A la suite de la constatation du fait que la moitié seulement des employés s'étaient prévalu de cet avantage, le Conseil d'administration décida de remettre toute la question à l'étude. C'est de là qu'on aboutit à la revision mise en vigueur le 1^{er} janvier 1959, en vertu de laquelle toutes les personnes employées à cette date, qui n'étaient pas des contributeurs à la caisse conformément à la partie 2, furent admises à décider, avant le mois de décembre 1959, de se prévaloir du plan de 1959. Deuxièmement, le nouveau plan devint obligatoire pour tous les nouveaux employés.

L'administration fit une campagne de publicité très active en vue d'informer les employés des droits que le nouveau plan leur conférait.

Ce n'était pas à notre avantage, car chaque employé qui néglige de se prévaloir de ses droits diminue par le fait même le coût des pensions. En d'autres termes, nous ne sommes pas appelés à verser notre contribution dans son cas. Nous entreprîmes une campagne de propagande, par tous les moyens connus, afin d'apprendre à chaque employé ce qu'il perdait en prestations et privilèges par son refus de devenir contributeur à la caisse de pension. Les représentants des syndicats nous accordèrent leur entière collaboration dans cette œuvre éducative. Le résultat fut que plus de 31,000 employés s'inscrivirent à la caisse. En tenant compte aussi des contributeurs obligatoires que j'ai mentionnés, le 1^{er} janvier 1960, 74,201 employés des chemins de fer Nationaux participaient à notre système de pension, au regard de 36,015 en décembre

1958, c'est-à-dire que le nombre des contributeurs s'élève maintenant à 72 p. 100 des employés, au lieu de 34 p. 100. Nous sommes très heureux de ce résultat. En tenant compte aussi des autres régimes de pensions en vigueur, 81 p. 100 de tous nos employés contribuent à quelque caisse de pensions.

Pour vous faire comprendre l'accroissement des bénéfices qui résultent de cette dépense d'argent, j'ajouterai qu'en 1959 la contribution de la compagnie à la caisse des pensions était de 25.2 millions de dollars plus élevée qu'en 1949. En d'autres termes, vous constaterez à la lecture du rapport de 1959 que le régime des pensions nous coûte maintenant \$36,500,000, au regard de \$11,300,000 en 1949. Vous avez là une idée de l'accroissement des avantages qui en résultent pour les employés.

M. CHOWN: Celui qui décide de participer au plan de 1952 est appelé à verser une somme importante d'arrérages de contributions afin d'équilibrer sa propre pension au point de vue actuariel.

M. GORDON: Il pouvait le faire, mais n'y était pas obligé. Nous calculions le chiffre de ses arrérages et un barème de remboursements partiels, de sorte que s'il prenait sa retraite ou mourait avant d'avoir terminé les remboursements, il avait droit à une pension proportionnée à ses paiements.

M. CHOWN: Avez-vous étudié la possibilité de fixer le chiffre de la pension à 1½ p. 100, ou à 1¼ ou 1½ suivant le nombre d'années de service?

M. GORDON: Vous parlez du calcul de la pension au taux de 1, 1¼ ou 1½ p. 100, suivant le nombre d'années de service?

M. CHOWN: Oui.

M. GORDON: Je n'ai pas ce renseignement, mais le coût en serait beaucoup plus élevé.

M. CHOWN: Je vous lirai un article d'un journal d'Ottawa qui explique le régime de pensions du chemin de fer de la Côte Nord de Québec et du Labrador. Il sera consigné au compte rendu et vous pourrez l'étudier au cours de l'année.

Le voici:

Tous les employés âgés de 21 ans et qui ont deux années de service à leur crédit sont admissibles au plan de pensions.

La contribution de base des employés est de 4 p. 100 de leurs salaires. Toutefois, la contribution de l'employé peut être plus élevée suivant son âge à l'admission. La compagnie contribue les sommes nécessaires à assurer le paiement des bénéfices prévus.

L'âge normal de la retraite est de 65 ans, mais des dispositions permettent la retraite plus tôt ou plus tard, selon les stipulations normales dans ces cas.

La pension annuelle de retraite est de 1½ p. 100 du salaire annuel moyen de l'employé, multiplié par le nombre d'années de service. Plusieurs options sont offertes aux contributeurs, telles que la pension conjointe, ou au survivant, l'intégration de la pension avec celle de la sécurité du vieil âge, etc. Lorsque l'employé quitte le service de la compagnie, on lui rembourse ses contributions avec un intérêt de 3 p. 100.

Fin de l'article.

M. GORDON: Je n'ai pu saisir assez bien ce régime pour le comparer au nôtre. Toutefois, je dirai que lors de la révision de 1952 et des modifications ultérieures de 1959, on examina les autres régimes de pension, et en tenant compte du fait que nous sommes une entreprise commerciale soumise à la concurrence, notre plan peut soutenir favorablement une comparaison avec toutes les autres.

Mais il est impossible de comparer des plans de pensions différents sans les étudier point par point. Quelques-uns peuvent être plus avantageux dans un cas que dans un autre. Toutefois, notre régime de pensions est au moins équivalent à celui du Pacifique-Canadien, des chemins de fer américains et de la plupart des grandes industries.

Je me ferai cependant un plaisir d'étudier le plan que vous venez de nous communiquer, monsieur Chown.

M. CHOWN: J'en serais heureux. Je tiens à exprimer de nouveau la reconnaissance des employés des chemins de fer Nationaux pour les modifications entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1959.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question, monsieur Carter?

M. CARTER: Vous avez dit hier, lors de l'examen du tableau des capitaux engagés, que vous avez à peu près terminé l'exécution de votre programme de rétablissement du chemin de fer et que dorénavant les dépenses de premier établissement seront limitées. Je me demande si cette situation ne vous permettrait pas l'établissement de voies normales dans la province de Terre-Neuve?

M. GORDON: Je ne le pense pas. Nous n'avons pas étudié la possibilité d'adopter la voie normale pour le chemin de fer de Terre-Neuve. La dernière fois qu'il en a été question, nous avons estimé que cela coûterait environ 150 millions de dollars. Nous n'y voyons aucun avantage économique.

M. CARTER: Quand Terre-Neuve est entrée dans la Confédération, il y a dix ans, le coût de cette transformation était estimé à 100 millions; il est maintenant passé à 150 millions et dans dix ans, il pourrait bien atteindre 200 millions.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Ne pensez-vous pas qu'un jour viendra où l'établissement de voies normales s'imposera à Terre-Neuve? Lors de la construction de ce chemin de fer, notre population n'était que de 80,000, aujourd'hui elle atteint presque le demi-million. Pensez-vous qu'un chemin de fer à voie étroite puisse suffire indéfiniment aux besoins?

M. GORDON: Oui. Je ne serai pas toujours là, mais autant que je puisse voir, le chemin de fer à voie étroite répondra aux besoins. Les expéditeurs de Terre-Neuve ne se sont jamais plaints d'insuffisance du service à voie étroite.

M. CARTER: Vous n'avez reçu aucune plainte des expéditeurs?

M. GORDON: Non. Les plaintes que nous avons reçues au sujet du service ferroviaire de Terre-Neuve ne sont pas attribuables à la voie étroite et ne cesseraient pas du fait de l'établissement de voies normales. La voie étroite nous permet de donner un service satisfaisant et les plaintes ne résultent pas de ce fait.

M. CARTER: Au point de vue de l'égalité des moyens de transport d'une province à l'autre, pensez-vous que la population de Terre-Neuve n'a pas le droit à la voie normale?

M. GORDON: Je suis heureux de vous entendre poser cette question qui est de la plus grande importance. Le service que nous donnons à Terre-Neuve avec notre chemin de fer à voie étroite est tout aussi bon que si nous avions la voie normale.

M. CARTER: Nous ne pouvons acheter de marchandises par chargement de wagon. Par exemple, un acheteur de Sydney-Nord peut acheter un wagon de bananes qui lui est expédié directement de Floride, mais l'acheteur de Terre-Neuve n'a pas le même avantage.

M. GORDON: N'oubliez pas qu'une partie de l'océan vous sépare.

M. CARTER: Ce n'est pas un obstacle insurmontable. Mais vous ne sauriez soutenir que vous accordez à l'expéditeur ou à l'exportateur de Terre-Neuve le même service qu'à leurs collègues des provinces Maritimes.

M. GORDON: Pour obtenir la livraison d'un chargement de wagon de marchandises directement à Terre-Neuve, il faudrait un navire transbordeur, ce qui ajouterait considérablement aux frais d'expédition. Mais le service ferroviaire de Terre-Neuve est en lui-même aussi efficace que celui du continent.

M. CARTER: Entre les différentes localités de Terre-Neuve ?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Nous achetons des marchandises du Haut-Canada pour une valeur de 250 millions.

M. GORDON: Du Haut-Canada?

M. CARTER: Nous achetons des marchandises d'une valeur d'environ 250 millions venant en grande partie de l'Ontario et du Québec?

M. GORDON: Monsieur Carter, ceci relève uniquement des lois économiques. Il s'agit de déterminer si le remplacement de la voie étroite par la voie normale serait rentable. Cette opération coûterait 150 millions à elle seule. L'estimation de 100 millions n'était qu'un à peu près. En plus des 150 millions nécessaires à l'élargissement de la voie, il faudrait acheter du nouveau matériel au complet, y compris locomotives, wagons, transbordeurs, etc.

M. CARTER: C'est bien ce qui nous préoccupe. Vous améliorez le service et employez des capitaux à l'achat de nouveau matériel et de locomotives diesel pour la voie étroite, ce qui nous condamne pour toujours à ce système.

M. GORDON: La population de Terre-Neuve est composée de gens raisonnables et, en cette qualité, vous conviendrez que les chemins de fer Nationaux ont infiniment amélioré le service ferroviaire de Terre-Neuve depuis qu'ils en ont pris la direction.

M. CARTER: J'admets qu'il y a eu amélioration du service. C'est juste.

M. GORDON: L'amélioration relative du service a été plus considérable à Terre-Neuve que dans les autres régions du Canada, si l'on tient compte des conditions du début et de la situation actuelle.

M. CARTER: Le réseau que nous avions avant que vous en preniez la direction était tout à fait mal organisé.

M. GORDON: Trouvez-moi les 150 millions et je me ferai un plaisir de reconstruire la voie.

M. CARTER: Ce serait une opération qui durerait environ dix ans. Pourquoi ne pas y songer tout de suite?

M. GORDON: Il y aurait aussi l'intérêt à payer pendant ces dix années.

M. CARTER: On nous a rapporté que des navires de cabotage sont en construction. Pouvez-vous dire à quel point on en est et quand ils entreront en service?

M. GORDON: Ces navires sont construits par le gouvernement fédéral et je ne sais pas où l'on en est.

M. CARTER: Pourriez-vous nous obtenir ce renseignement?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai envoyé d'avance certaines questions à M. Gordon, afin qu'il puisse préparer les réponses. Il a déjà répondu à deux de ces questions. Je me demande si je pourrais y revenir?

M. GORDON: Oui. J'ai déjà répondu à la plupart de ces questions en termes généraux.

M. FISHER: Il y a celle de l'exploitation conjointe et de la collaboration avec le Pacifique-Canadien. Quel est l'obstacle au progrès dans ce sens? Je crois qu'il y a eu des réunions au cours de l'an dernier où l'on a discuté certains projets.

M. GORDON: La réponse à cette question sera très longue.

M. FISHER: Voudriez-vous la consigner au compte rendu?

M. GORDON: Oui. Elle sera préparée par écrit et consignée au compte rendu. (*Voir l'appendice A.*)

M. FISHER: J'espère que l'an prochain vous pourrez nous faire rapport de progrès dans cette voie.

M. GORDON: Cela ressort de ma réponse. On a beaucoup plus accompli qu'il ne paraît à première vue. C'est ce que je tiens à vous dire.

M. FISHER: Vous nous avez dit que vous avez 191 contrats de travail avec 31 syndicats. J'aimerais savoir quels changements vous avez négociés l'an dernier avec les syndicats en vue de la réadaptation des employés à d'autres fonctions et du transfert d'anciens employés à d'autres syndicats?

M. GORDON: Cette question de la réadaptation des employés et de l'adoucissement des règles rigides de l'ancienneté, qui permettraient le transfert des employés d'un groupe à un autre, est de la plus haute importance pour la compagnie, surtout dans la période actuelle de grands changements technologiques. La priorité des nouveaux emplois est réservée aux employés actuels et aux employés congédiés. Autant que possible, la compagnie s'efforce de faciliter l'acquisition de nouveaux métiers et la réadaptation aux nouveaux emplois à tous les employés en surnombre ou dont les emplois actuels sont devenus inutiles. Subordonné aux limitations imposées par les contrats collectifs, les employés réadaptés sont transférés dans les nouveaux postes pour lesquels il se sont préparés.

Mais on ne doit pas oublier que les dispositions concernant l'ancienneté dans un métier ou un emploi en particulier interdisent certaines choses. Les contrats contiennent des dispositions qui ont été négociées avec les divers groupes syndiqués. Au cours de l'an dernier, aucune modification n'a été apportée aux contrats collectifs en vue de faciliter les transferts d'un syndicat à un autre. Toutefois, on a procédé à certains ajustements des règles d'ancienneté au sein d'un même syndicat, lorsque les changements dans l'organisation ou les progrès technologiques nécessitent le transfert d'employés et le chevauchement des catégories d'ancienneté.

Monsieur le président, au cours de la discussion qui a eu lieu ce matin, je vous ai dit que l'administration est toujours disposée à négocier à ce sujet avec les syndicats. Toutefois, ceux-ci ne montrent guère d'empressement à négocier des arrangements qui faciliteraient les transferts entre les différents syndicats.

M. FISHER: La question suivante se rattache à celle-ci. Vous l'avez abordée, mais pour plus de clarté, vous consentirez peut-être à nous donner une réponse directe. Vu le grand nombre de griefs relatifs aux conditions de travail et aux changements de méthodes qui sont adressés aux députés, doit-on conclure que le procédé des syndicats ne donne pas de résultats? Dans l'affirmative, pour quels genres d'emplois cela semble-t-il le plus évident aux autorités administratives?

Le PRÉSIDENT: Je pense que le témoin a traité cette question assez longuement ce matin.

M. FISHER: En effet, mais il n'a pas donné une réponse directe à une question aussi précise.

M. GORDON: L'état de choses mentionné dans cette question ne signifie pas que la façon de procéder des syndicats se soit révélée insuffisante pour le redressement des griefs. Ce procédé a été accepté dans des contrats de travail négociés entre l'administration et les syndicats. Les représentants des employés ont souvent exprimé leur satisfaction de la manière dont nous avons pu redresser certains griefs. Les employés n'ont pas exprimé le désir qu'on modifie cette façon de procéder, si l'on en juge par les demandes formulées par les représentants des syndicats. On doit raisonnablement en conclure que le procédé actuel donne satisfaction à la majorité des employés. Mais il entre là une question de définition. Qu'entend-on par grief? Lorsqu'un employé pense qu'un fonctionnaire supérieur a été injuste à son égard, il saisit le représentant du syndicat de sa plainte. Dans un tel cas, la façon de procéder est bien établie et il y a de nombreuses plaintes de cette nature. Il peut s'agir de la méthode de rémunération, ou d'un paiement ou de quelque chose de cet ordre. Parfois l'interprétation des règles est en jeu. Il se produit toutes sortes de choses de cette nature. Il existe des douzaines de motifs de griefs et à cet égard la façon de procéder établie fonctionne très bien. Mais quand il s'agit de points comme ceux que l'on a mentionnés ce matin, il y a lieu de se demander si les méthodes adoptées donnent les résultats attendus, car l'on constate une tendance, comme je l'ai signalé, à passer par-dessus la tête de l'administration. Si c'est à cela que vous songez, je ne pense pas que la situation soit satisfaisante.

M. FISHER: J'ai reçu cinq lettres au sujet de la suppression du train de travail de Transcona. J'ai répondu que c'était sûrement là une question à régler par le syndicat. Dans quatre cas, on est revenu à la charge en disant que le syndicat ne semble rien faire à cet égard et qu'on n'obtient aucun résultat.

M. GORDON: C'est là un point important et je suis heureux que vous l'ayez signalé. Cet exemple indique que les employés avaient commencé par soumettre leurs griefs au représentant de leur syndicat. Celui-ci en est venu à la conclusion que le grief n'était pas motivé et l'a dit à l'intéressé. Mais ce dernier n'est pas satisfait et vous écrit. On s'écarte ainsi de la procédure établie et il s'agit en réalité d'une différence d'opinion entre le syndicat et l'employé.

M. FISHER: Je passe à la question suivante. Les chemins de fer Nationaux sont-ils en faveur de l'arbitrage obligatoire des questions de salaires, comme l'Association des chemins de fer canadiens l'a proposé au gouvernement? Dans l'affirmative, quel étalon des salaires l'arbitre pourrait-il employer?

M. GORDON: Les vues des chemins de fer Nationaux du Canada sur le sujet de l'arbitrage obligatoire ont été parfaitement exprimées dans le "Mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada à l'honorable Michael Starr, ministre du Travail, relativement à la loi sur les relations industrielles et les enqutes en matière de différends industriels", en date du 30 septembre, 1958. Ce document indique que les chemins de fer signataires sont en faveur du principe de la libre négociation collective.

M. FISHER: Je ne découvre nulle part dans ce mémoire ce que pourrait être l'étalon des salaires.

M. GORDON: Nous discutons en réalité les méthodes de négociation et de médiation. Le rapport dit: "Si le médiateur rapporte que le différend est de nature à aboutir à la cessation ou à la suspension des services essentiels de transport, mettant ainsi en péril ou nuisant autrement aux intérêts vitaux, ou au bien-être ou à la sécurité de la nation ou d'un secteur national qui dépend de ces services", alors le différend sera soumis à une commission spéciale qui jugera en dernier ressort.

En d'autres termes, nous ne préconisons pas un arbitrage comme celui que vous avez mentionné, avant que l'on ait épuisé tous les recours ordinaires. C'est alors seulement que l'arbitre est appelé à se prononcer à la lumière des faits.

M. FISHER: Avez-vous déjà conclu quelque entente avec les chemins de fer avant que la commission d'arbitrage vous ait demandé de désigner un certain étalon de comparaison? Est-ce exact? Songez-vous actuellement à quelque étalon en particulier?

M. GORDON: Ce serait anticiper le témoignage que nous serons appeler à rendre devant la commission de conciliation, mais je dirai ce que nous avons fait. Tous les chemins de fer du Canada ont collaboré à une analyse complète des salaires reconnus pour les travaux de même nature dans tout le pays et nous proposons de présenter un indice général afin d'établir que nos échelles de salaires sont raisonnables.

M. FISHER: Vous pensez que votre proposition sera examinée attentivement?

M. GORDON: En effet, c'est ce que la commission devra faire. Les syndicats présenteront naturellement l'étalon de leur choix, qui est celui des salaires de l'industrie des marchandises durables, dont nous n'admettons pas l'équité.

M. FISHER: Vous avez dit ce matin que vous détestez l'expression "emplois inutiles" (*feather bedding*)?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. FISHER: Définiriez-vous cette expression comme étant le cas d'un employé qui ne donne pas une journée entière de travail et dont l'emploi est protégé?

M. GORDON: Je n'aimerais pas à définir cete expression. On l'a employé à tort et à travers. Je n'y attache d'importance qu'à l'égard de nos contrats de travail, parce que ceux-ci représentent les conditions que nous connaissons bien. Nous pensons que nos gens devraient pouvoir adopter des règles appropriées aux progrès formidables de l'industrie des chemins de fer. Les conditions de travail ne devraient pas seulement tenir compte des opérations ferroviaires au sens physique, mais aussi de la concurrence générale.

M. FISHER: J'ai mentionné cette expression car je sais que M. Gordon est au fait de la campagne de propagande adverse aux syndicats qui se fait actuellement dans tout le pays.

M. GORDON: C'est vrai.

M. FISHER: J'aimerais savoir si votre chemin de fer a fait des recherches afin de déterminer si un tel état de chose existe et ce qu'il coûte aux chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Je le répète, je n'aime pas cette expression, mais vous trouverez un exemple des règles dont je parle dans le cas des chauffeurs de locomotives. J'imagine que vous êtes au fait de ce cas?

M. FISHER: Parfaitement.

M. GORDON: Nous avons fait alors des estimations qui commencent aujourd'hui à se réaliser. Quand la suppression des emplois de chauffeurs aura été terminée, il en résultera une économie de 17 à 20 millions. À cause des restrictions des contrats de travail, nous pensons que les résultats ne seraient pas apparents avant quelques années. Mais nous constatons déjà une économie sensible depuis huit mois, comme résultat de la suppression des emplois de chauffeurs.

L'économie réalisée s'élève à \$240,000. En janvier, elle a même atteint le chiffre de \$255,000. Mais le résultat se fera véritablement sentir au cours de la période de 1963 à 1971, alors qu'il n'y aura plus de chauffeurs en surnombre. A

cette date, l'économie cumulative aura atteint 88 millions de dollars. Une autre économie résultera de l'élimination des règles désuètes qui exigent le paiement de suppléments, et de choses de ce genre, sans égard aux heures véritables de travail ou au travail accompli, grâce aux méthodes modernes. Nous essaierons d'obtenir des modifications des contrats qui reconnaîtront ces conditions. Une autre difficulté surgit aussi du fait que les contrats de travail, surtout ceux du personnel des trains, comportent des règles différentes pour l'est et pour l'ouest du Canada. Nous voulons obtenir des règles de travail uniformes dans toutes les régions. De même, les règles de travail sont différentes pour les employés des trains et les équipes des locomotives et nous voulons les uniformiser. Mais ne me demandez pas d'estimer le chiffre des économies qui résulteront de tous ces changements; je ne saurais le faire.

M. FISHER: Pourriez-vous estimer ce que cela coûte aux chemins de fer?

M. GORDON: Je ne le pense pas, monsieur Fisher, pour la bonne raison qu'aux États-Unis on a publié un chiffre très élevé . . .

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: . . . qui a offensé les syndicats d'employés et, à mon sens, n'a pas contribué à l'amélioration des relations entre l'administration et les employés. Si je commençais à faire des estimations, naturellement approximatives, le seul résultat serait de créer du mécontentement parmi les employés.

M. FISHER: Je poserai la question en termes plus positifs car un grand nombre de commentaires ont été injustes à l'égard des employés. Croyez-vous obtenir de la grande majorité de vos employés et de leur travail la pleine valeur des salaires que vous leur payez?

M. GORDON: Veuillez répéter cette question, s'il vous plaît?

M. FISHER: Pensez-vous que les chemins de fer Nationaux du Canada obtiennent une somme de travail équitable de la grande majorité des employés pour les salaires qui leur sont payés?

M. GORDON: Non, je ne le pense pas. Il y a des situations où l'application de règles désuètes résulte en paiements qui sont hors de proportion avec les services rendus. Je songe surtout aux suppléments concernant les têtes de ligne, à l'entretien de l'état mécanique des locomotives à vapeur, par exemple, qui n'ont plus de raison d'être, mais par lesquels nous devons payer une fois plus, deux fois plus et même jusqu'à trois fois plus, dans certains cas, une même période de travail.

M. FISHER: Vous nous avez dit, monsieur Gordon, que le Comité devrait éviter d'aborder les questions concernant les relations de l'administration et des employés. Vous pourriez toutefois contribuer grandement à l'amélioration des relations ouvrières du chemin de fer et de tout le pays en nous donnant le détail de ce que vous venez de mentionner et en faisant de la publicité autour de ce sujet, afin que le public soit au courant et que l'on sache généralement ce qui en est. Qu'en pensez-vous?

M. GORDON: Je pense qu'il vaut mieux, dans l'intérêt des bonnes relations ouvrières, que l'administration discute d'abord avec les syndicats les points qu'il y a lieu de modifier. Ces pourparlers ont déjà été entamés, mais ce n'est pas le moment d'en parler, lorsque nous sommes saisis d'une demande de révision des salaires. Nous nous efforcerons d'obtenir une période de paix sur le front ouvrier. Nous convoquerons alors une conférence avec les divers groupes de nos employés et nous leur signalerons les choses qui nous paraissent déraisonnables. La discussion aura lieu dans une atmosphère de bonne volonté

et nous essaierons d'adapter les conditions de travail à celles de la vie moderne. Si cette méthode ne donne pas de résultats, il y aura peut-être lieu d'adopter votre suggestion, mais nous commencerons d'abord par ce que je viens de dire.

M. FISHER: J'ai émis cette idée parce qu'il y a un autre côté à la médaille.

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

M. FISHER: J'ai presque terminé, monsieur le président. M. Gordon a répondu aux questions générales. Ma prochaine question a trait aux détails des mises à pied et des engagements dans chaque région. Pourriez-vous déposer un état au compte rendu au lieu de répondre verbalement?

M. CARTER: Me permettrait-on une question supplémentaire à celle de M. Fisher?

M. GORDON: Veuillez m'excuser, mais de quel genre de renseignements s'agit-il, monsieur Fisher?

M. FISHER: Je voudrais connaître le chiffre des congédiements et des engagements pour chaque région en 1959.

M. GORDON: Je vous ferai remarquer que ces chiffres seraient très peu satisfaisants et plutôt propres à induire en erreur.

M. FISHER: Je sais.

M. GORDON: Parce qu'il y aurait chevauchement. Il vous serait plus utile, je crois, de connaître le nombre d'employés au travail dans chaque région, au milieu de chaque mois. Préfériez-vous en connaître le nombre mensuel ou annuel?

M. FISHER: Mensuel.

M. GORDON: Je vous donnerai alors le chiffre relatif au milieu du mois qui se prête mieux aux comparaisons. Les autres chiffres sont plutôt propres à créer la confusion et exigeraient un grand nombre d'explications.

M. FISHER: Pouvez-vous déposer cet état?

M. GORDON: Oui, je le fais avec plaisir. (*Voir l'appendice B.*)

M. FISHER: Vous nous avez exposé clairement votre programme de réduction du personnel. Pourriez-vous ajouter quelques détails concernant la date et l'horaire de ces changements?

M. GORDON: Pour le moment, nous n'avons aucune mise à pied massive au programme. Tout dépendra cependant du volume du trafic. Si celui-ci diminue brusquement, nous devons prendre les mesures qui s'imposeront. Mais si le trafic reste au niveau prévu, je ne crois pas que nous songions, n'est-ce pas, monsieur Dingle, à des réductions importantes du nombre des employés pour le moment.

M. DINGLE: Pas pour le moment.

M. FISHER: Ma dernière question portera sur un sujet tout à fait différent, celui du détour de Toronto. En termes généraux, quand pensez-vous pouvoir parachever vos plans et passer à l'exécution du travail et pouvez-vous nous dire quels sont les groupements qui s'opposent à votre programme?

M. GORDON: Comme vous l'avez sans doute vu dans les journaux, cette question de Toronto a excité considérablement certains milieux qui avaient intérêt à s'opposer à nos plans, ou à nous proposer des solutions différentes. Les arguments avancés ont été examinés attentivement et je suis à peu près convaincu que l'on a réussi à résoudre toutes les objections vraiment fondées. A l'heure actuelle, nous sommes à préparer un projet de loi qui sanctionnera tout le programme. J'imagine qu'au moment opportun, le ministre en renverra l'étude à un comité où tous les détails pourront être discutés. Nous avons assez

bien réussi dans l'achat des propriétés nécessaires à l'établissement des parcs et des voies. La plupart des cas les plus difficiles sont réglés. Presque tous les corps importants se sont prononcés en faveur de notre plan.

M. FISHER: Un dernier point. Vous savez que j'ai demandé la production du rapport DeLeuw à ce sujet. Je ne sais pas pourquoi le ministre s'y est refusé. Je croirais ce rapport utile à la discussion qui aura lieu à la Chambre.

M. GORDON: Comment pourrais-je dire? Les avis relatifs à la nouvelle ligne de Toronto et à sa construction émanent de l'administration des chemins de fer Nationaux. Nous avons employé la firme DeLeuw Cather à titre de conseil et pour la vérification de nos estimations. En d'autres termes, ce rapport est un document de travail et il renferme des commentaires qui se rattachent à notre situation particulière et n'éclaircissent en rien la discussion du projet. Je ne voudrais pas que l'on croie le bureau DeLeuw Cather responsable de la décision prise. Nous n'avons pas nécessairement adopté toutes les recommandations du rapport. Nous avons employé cette maison afin de vérifier nos propres estimations et nous acceptons l'entière responsabilité de nos propositions.

M. FISHER: Des groupes de contribuables m'ont représenté qu'au cours des discussions, les fonctionnaires de chemins de fer Nationaux ont cité des passages de ce rapport à l'appui de leur thèse, alors qu'eux-même ne pouvaient l'invoquer pour réfuter les arguments avancés.

M. GORDON: Vous dites qu'on a cité le rapport DeLeuw Cather?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: On n'aurait pas dû le faire. Je ne pense pas qu'on l'ait fait. Ceux qui vous ont dit cela ont peut-être cru qu'il s'agissait du rapport. Mais toutes les opinions que l'on a exprimées au sujet de cette ligne et des projets étudiés ressortent entièrement de l'autorité des chemins de fer Nationaux et l'on devrait nous tenir responsables de toute l'opération qui relève de notre initiative.

M. FISHER: En aurons-nous l'occasion? Je demanderais au ministre de nous dire si l'occasion s'en présentera avant la fin de la présente session?

L'hon. M. HEES: Oui. J'ai l'intention de présenter un projet de loi à cet égard dès la présente session et de le renvoyer à l'examen du Comité des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carter, vous pouvez poser une question.

M. CARTER: Oui, j'ai une question sur le problème des relations de l'administration et des employés.

D'après ce que M. Gordon nous a dit ce matin, il semble que ce problème, ou tout au moins la plus grande partie du problème, découle des contrats de travail et M. Gordon a mentionné que l'intérêt national doit primer. M. Gordon pourrait-il nous dire quelles mesures on prend en vue de la protection de l'intérêt national lors de la négociation de ces contrats? Si le chemin de fer ne songe qu'à ses propres intérêts et si, d'autre part, les syndicats ne défendent que les seuls intérêts des ouvriers, l'intérêt national court une grande chance d'être complètement oublié.

M. GORDON: Je ne pourrais imaginer de négociation d'un contrat de travail en la présence d'un représentant du gouvernement qui dicterait une ligne de conduite. Nos amis des syndicats ouvriers ont des vues aussi tranchées que les nôtres à cet égard.

M. CARTER: Il ne s'agit pas de dicter aux parties en cause, mais de conduire les négociations non seulement en vue de protéger les intérêts des chemins de fer Nationaux, ou ceux des ouvriers, mais aussi les nécessités nationales. Les intérêts des deux parties en cause ne coïncident pas toujours avec l'intérêt national.

M. GORDON: C'est là de l'altruisme pur et je vous en félicite, monsieur Carter. Mais, si j'en juge d'après mon expérience, ce n'est guère pratique.

M. CHOWN: Monsieur le président, me permettriez-vous une observation sur les relations ouvrières? Certains de vos employés se sont plaints de la longueur du délai apporté à la préparation du dossier de leurs états de service, en vue du calcul de leurs contributions rétroactives au système de pension numéro 2. Pourrait-on examiner cette plainte, ou ai-je tort? Vous faut-il six mois pour cela?

M. GORDON: D'accord. J'aimerais à mettre la main sur le responsable et pouvoir lui dire ce que j'en pense. Si vous connaissez quelques cas particuliers, veuillez me les divulguer et j'y verrai. Un tel délai n'a aucune excuse.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, j'ai une motion à présenter au Comité. Elle découle de ce que M. Gordon nous a dit hier au sujet de l'acquisition d'entreprises de camionnage par les chemins de fer. M. Gordon nous a dit qu'il ne pouvait divulguer les noms des entreprises visées parce que ce serait contraire à l'intérêt des chemins de fer. Naturellement, le Comité doit accepter cette assertion. Je soutiens toutefois que l'acquisition d'entreprises de camionnage par les chemins de fer soulève une question de la plus haute importance qui doit être étudiée très attentivement. L'interrogatoire de M. Gordon sur l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada a révélé que l'une des raisons du déficit des chemins de fer est que ceux-ci ne peuvent relever leurs tarifs de transport à cause de la concurrence. A mon sens, si cette situation peut être quelque peu défavorable aux chemins de fer à certains égards, il n'en reste pas moins quelle les oblige à faire preuve de plus d'efficacité et contribue au maintien de tarifs de transport raisonnables. Si les chemins de fer ont une trop grande latitude dans l'acquisition des entreprises qui leur font concurrence, il y a deux choses à craindre. Les chemins de fer peuvent ruiner leurs concurrents par l'application de tarifs convenus, comme je l'ai déjà mentionné, et voici maintenant qu'ils cherchent à supprimer la concurrence par l'acquisition des autres entreprises de transport.

Si l'on permet aux chemins de fer d'aller trop loin dans cette voie, la concurrence disparaîtra graduellement et les tarifs du transport par rail s'élèveront rapidement. C'est pourquoi, appuyé par M. Chown, je sou mets la motion suivante au Comité.

Il est proposé que les chemins de fer Nationaux n'aient plus la permission de prendre des engagements en vue de l'achat d'autres lignes ou entreprises de camionnage avant que le Parlement ait été informé des noms des lignes ou des entreprises de camionnage déjà acquises ou pour l'achat desquelles les chemins de fer Nationaux détiennent une option.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que le moment soit propice de présenter une telle motion au Comité? Si vous désirez un changement de ce genre, le moment de le proposer ne serait-il pas plutôt lors de la discussion de notre rapport au Parlement? Une telle motion me paraîtrait plus opportune lorsque viendra le moment de la rédaction de notre rapport au Parlement à qui il y aurait lieu de faire la proposition.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je n'ai pas de préférence quant au meilleur moment de présenter cette motion. Je tenais à en saisir le Comité.

M. BROOME: Dans ce cas, monsieur le président, vous vous proposez de convoquer une réunion spéciale du Comité pour la rédaction du rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FISHER: La tradition ne veut-elle pas que nous abordions l'avant-projet de rapport, article par article, et que nous les approuvions l'un après l'autre jusqu'à la fin? La présente motion n'introduit-elle pas un élément nouveau que je n'ai pu retracer dans les rapports du passé? Je pense qu'elle bouleverse complètement la procédure reconnue.

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela, monsieur Fisher. Je ne pense pas qu'elle soit de notre compétence dans le moment. Je vais tout de même vous la lire, bien que je ne pense pas qu'elle puisse être présentée régulièrement au Comité à l'heure actuelle.

Il est proposé et appuyé que les chemins de fer Nationaux n'aient plus la permission de prendre des engagements en vue de l'achat d'autres lignes ou entreprises de camionnage avant que le Parlement ait été informé des noms des lignes ou des entreprises de camionnage déjà acquises ou pour l'achat desquelles les chemins de fer Nationaux détiennent une option.

Je ne sais pas au juste comment procéder, mais il faudra tenir compte de cette motion dans notre rapport. Nous devons décider s'il y a lieu de l'adopter ou de la rejeter et l'inclure dans notre rapport au Parlement.

M. CARTER: Monsieur le président, le texte actuel de la motion est tout à fait irrégulier. Nous ne pouvons rien permettre aux chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Nous nous prononcerons à ce sujet avant de présenter notre rapport au Parlement. Comme M. Fisher l'a mentionné, c'est une innovation. Nous n'en discuterons pas le bien-fondé pour le moment, vu que nous n'en sommes pas saisis. Je la déclare irrégulière.

M. CHOWN: Me permettriez-vous une observation, monsieur le président? Cette proposition exprime de la part de certains membres du Comité l'opinion qu'on devrait leur permettre de participer à la rédaction de votre rapport et de soumettre au ministre d'abord, et ensuite par son entremise aux administrateurs et à la direction des chemins de fer nationaux, certaines idées qu'ils ont au sujet de leur exploitation.

En premier lieu, on voudrait que le Conseil d'administration soit plus nombreux. C'est l'opinion évidente des membres du Comité. N'est-il pas étrange que les lignes aériennes Trans-Canada, qui sont pour ainsi dire un rejeton des chemins de fer Nationaux, aient un conseil d'administration de neuf membres, tandis que la société mère qui les finance n'a que sept administrateurs. Si vous acceptiez cette motion comme l'expression d'un sentiment des membres du Comité, mon honorable ami consentirait peut-être à la retirer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cette motion ne devrait pas être déposée avant la rédaction du rapport. On pourrait peut-être la considérer comme un amendement visant à ce que les crédits ne devraient pas être accordés avant que l'on ait pris telle ou telle décision. Je ne me prononce pas pour ou contre la motion, mais au point de vue de la procédure, il me semble qu'au moment de la rédaction du rapport elle pourrait être considérée comme une proposition d'amendement demandant que les fonds ne soient pas votés ou le budget approuvé avant qu'on ait pris telle ou telle décision. Elle devrait être proposée sous la forme d'une modification au rapport.

M. CARTER: Ne s'agit-il pas présentement d'un simple avis de motion?

M. BROOME: Pour ce qui est du règlement, je me souviens que l'an dernier on nous a remis une copie polycopiée du rapport. Puis vous nous avez demandé nos commentaires. C'est ainsi que les choses se sont passées et j'imagine que vous vous proposez de convoquer une séance régulière du Comité pour l'approbation du rapport.

M. McPHILLIPS: C'est ce que nous avons fait l'an dernier. Vous avez convoqué une réunion. Je ne pense pas que cette motion soit tout à fait irrégulière, mais elle devrait être réservée jusqu'à ce que nous ayons atteint ce stade des travaux du Comité.

M. CHOWN: Cette proposition me satisfait.

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

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Non, rien de plus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drysdale, c'est maintenant votre tour.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, en premier lieu, au cas où aucune autre occasion ne se présenterait, je tiens à féliciter M. Gordon de la manière dont il nous a exposé la question. Elle a été en contraste frappant avec la méthode que nous avons adoptée l'an dernier et j'espère qu'à l'avenir nous procéderons de la même façon, tout en tenant compte de certaines améliorations suggérées par les membres du Comité. Le point qui m'intéresse le plus, monsieur Gordon, c'est ce que vous avez dit la première journée au sujet des trains de passagers. Vous avez rappelé qu'au début les chemins de fer avaient une espèce de monopole dans ce domaine et devaient maintenir des facilités de transport dans la mesure du possible. Vous avez ajouté, et je m'en tiendrai d'aussi près que possible à vos propres paroles, car je n'ai pas vu le compte rendu, que les chemins de fer n'ont plus l'obligation de maintenir un service de transport des voyageurs, sauf pour des raisons économiques. Cette assertion me semble un exposé bien clair de votre nouvelle politique à cet égard. Celle-ci a-t-elle fait l'objet de discussions à votre Conseil d'administration et quand l'avez-vous adoptée?

M. GORDON: C'est peut-être la première fois qu'elle est énoncée et j'ai voulu indiquer l'attitude que nous nous proposons de défendre devant la commission royale.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous donner plus d'éclaircissements sur deux points particuliers? En premier lieu, je crois que vous avez dit que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se sont concertés et ont convenu de se retirer de certaines régions. Est-ce là une nouvelle décision?

M. GORDON: Non. J'ai dit que le Pacifique-Canadien est engagé avec nous dans une étude des plus approfondies de tous les aspects du service de transport des voyageurs. Puis, j'ai esquissé au Comité notre manière de procéder en vue de déterminer s'il s'agit d'une proposition pratique. C'était simplement un commentaire destiné à mieux renseigner le Comité à cet égard.

Si nous découvrons une méthode pratique de supprimer les chevauchements et d'éliminer les services non profitables, qui n'ont pas une clientèle suffisante, il nous faudra ensuite nous conformer aux prescriptions de la loi et soumettre notre programme à l'approbation de la Commission des transports.

En premier lieu, au point de vue pratique, il nous faut décider des mesures à prendre. J'ai dit dans mon exposé, dont je n'ai pas le texte en main, mais en termes assez semblables, que "nous", c'est-à-dire le Pacifique-Canadien et nous-mêmes, reconnaissons parfaitement la nécessité de maintenir les services de passagers essentiels, ou de grande utilité, dans l'intérêt général, subordonné à l'exercice du plus grand discernement. J'ai ajouté que le fusionnement des services pouvait être une méthode pratique de diminuer les dépenses inutiles. C'est ce domaine que nous explorons présentement. Si nous pensons vraiment que nos propositions répondront aux besoins essentiels du public, nous les soumettrons au besoin à l'approbation de la Commission des transports.

M. DRYSDALE: En expliquant votre plan des "paiements différés", l'économie des voyages en groupes, et votre programme général, vous avez souligné qu'il est encore trop tôt pour évaluer avec quelque exactitude ce

qu'il y a lieu d'en attendre. Mais je crois que l'un des graphiques que vous nous avez montrés indique qu'environ 85 p. 100 des déplacements interurbains se font en automobiles.

Est-il juste de conclure que votre politique à longue échéance, sans qu'il soit question d'un nombre d'années déterminé, comporte l'abandon complet du transport des voyageurs?

M. GORDON: Je ne dirais pas "complètement". Pour ce qui est du transport des voyageurs sur de longs parcours, il faut admettre que les services aériens nous ont complètement déclassés, tant au point de vue du coût qu'à celui de la rapidité. Mais il y a encore un secteur du trafic interurbain où il nous est possible de soutenir la concurrence, de même que certaines lignes où nous pouvons lutter contre le transport par avions.

Comme exemple et sans tenter d'être absolument précis, je mentionnerai la ligne de Montréal à Toronto. Lorsque les lignes aériennes auront adopté généralement les avions à réaction, il ne sera plus économique d'employer ces avions coûteux sur de faibles parcours. Leur concurrence sera sensible à certains égards, mais je crois que notre service de nuit plaira encore à certaines classes de voyageurs. Toutefois, ce n'est plus la même chose quand il s'agit d'un voyage direct de Montréal à Vancouver.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, vous n'approuvez peut-être pas la décision d'Air-Canada d'employer des avions à réaction DC-8 sur la ligne Montréal-Toronto?

M. GORDON: N'oubliez pas que je fais partie du Conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada dont j'admire et approuve la politique!

L'hon. GEORGE H. HEES (*ministre du Transport*): Un petit compliment!

M. DRYSDALE: C'est tout; je vous remercie.

M. FISHER: Une autre question. M. Crump a indiqué publiquement que tous ces efforts en vue d'accroître le revenu du service des passagers ont échoué. On pouvait s'en rendre compte il y a un mois déjà. Est-ce ce que vous avez constaté?

M. GORDON: Non, je ne l'admets pas encore. C'est peut-être à cause d'un certain orgueil de paternité, vu que ce sont les chemins de fer Nationaux qui ont inauguré ce programme, espérant en tirer des avantages. L'expérience n'a pas encore été d'assez longue durée pour que soyons complètement découragés, bien que M. Crump ne pense pas qu'il puisse en résulter le nombre additionnel de voyageurs que nous avions espéré.

M. FISHER: Vous avez seize trains transcontinentaux; est-ce exact? Quelle est la durée d'utilisation de ce matériel roulant?

M. GORDON: La règle de dépréciation que nous avons adoptée pour ce matériel constitue la meilleure réponse possible à cette question. La durée de certaines unités des trains de voyageurs peut atteindre 50 ans. La dépréciation complète de nos locomotives diesel est présentement répartie sur une période de 20 ans. Tout dépend de quelle partie du matériel roulant il s'agit.

M. FISHER: Votre matériel durera probablement beaucoup plus longtemps qu'il vous faudra pour arriver à une décision finale quant à la suppression de ces services.

M. GORDON: C'est possible. Nous devons ensuite adapter ce matériel à d'autres usages.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Un point de division de ma circonscription a subi il y a quelques années le sort dont M. Grills souffre présentement, à l'égard du déplacement des employés. Certaines règles des syndicats concernant l'ancienneté ne contribuent guère au rétablissement des employés.

Au cours de votre témoignage, vous avez mentionné la multiplicité des contrats conclus avec les syndicats. Constatez-vous une tendance à la simplification, ou à la réduction du nombre de ces contrats avec les syndicats d'employés des chemins de fer?

M. GORDON: Non, je ne vois aucun signe de ce genre.

M. GRILLS: J'ai une couple de brèves questions. La rémunération moyenne annuelle des employés est de \$4,270. A quelles classes ce chiffre s'applique-t-il? Commencez-vous au haut de l'échelle?

M. GORDON: Ce chiffre s'applique à toutes les classes et comprend les traitements et les salaires de tous les employés jusqu'aux garçons de bureau.

M. GRILLS: Comprend-il les membres du Conseil d'administration?

M. GORDON: Non. Ceux-ci ne touchent pas un salaire, mais les honoraires des administrateurs. Mais si l'on comprenait dans ce calcul les honoraires des administrateurs, la différence du total ne serait que d'une fraction de 1 p. 100; on s'en apercevrait à peine. Il n'y a que sept administrateurs dont les honoraires sont de \$5,000 par an.

M. GRILLS: Ce chiffre comprend-il les salaires de tous les fonctionnaires?

M. GORDON: Oui, de tous les fonctionnaires, y compris moi-même.

M. GRILLS: On a peut-être déjà posé la même question en mon absence, mais on me demande souvent pourquoi les chemins de fer Nationaux n'ont pas de voitures à dôme sur leurs trains transcontinentaux.

M. GORDON: C'est que nous n'en avons pas acheté.

M. GRILLS: Pourquoi n'en avez-vous pas acheté?

M. GORDON: La raison, c'est qu'il y a quelques années, quand nous avons décidé d'employer 50 millions de dollars à la modernisation de nos trains de voyageurs qui s'étaient grandement détériorés durant la guerre, nos fonctionnaires décidèrent alors de répartir cet argent sur l'amélioration générale de notre équipement de transport des passagers. Ce fut une décision administrative. Comme vous le savez, le Pacifique-Canadien décida alors de concentrer ses efforts en vue de doter son train "le Canadien" de voitures à dôme. Maintenant, ces voitures ne peuvent être employées qu'à ce secteur du service. Je ne sais pas si le Pacifique-Canadien se félicite encore de sa décision. Mais je suis heureux de n'avoir pas fait la même chose.

M. GRILLS: Ce sont des voitures très agréables pour les passagers.

M. GORDON: Oui, mais si vous avez voyagé à bord de ces voitures dernièrement, avez-vous compté le nombre des passagers qui s'y trouvaient?

M. GRILLS: J'ai trouvé la vue très agréable et j'ai gardé ma place toute la journée.

M. BENEDICKSON: Était-ce votre premier voyage?

M. GRILLS: Non, mais...

M. BROOME (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, je m'étais proposé de poser une question que j'ai oubliée par la suite. Il s'agit du graphique qui indique que les dépenses de premier établissement tomberont de 250 millions, à l'heure actuelle, à 150 millions en 1965. En même temps, il y aura augmentation des frais fixes. Quelle est la raison de cette estimation? Pourquoi une diminution des dépenses de premier établissement doit-elle être accompagnée d'une augmentation des charges fixes?

M. GORDON: La somme de nos emprunts s'accroît d'année en année et il nous faut payer l'intérêt sur le total de nos valeurs détenues par le public. Je signalais que le montant de nos emprunts augmente chaque année, alors que

le taux de l'intérêt est de plus en plus élevé. Il en résulte une augmentation des charges fixes. Le seul moyen de les réduire serait de réaliser un surplus qui permettrait d'amortir la dette.

Le PRÉSIDENT: Vous aviez une question à poser, monsieur Chown?

M. CHOWN: J'allais proposer l'adoption du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: M. Chown désire proposer l'adoption du rapport annuel.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, j'ai entendu M. Grills poser une autre question au sujet du Conseil d'administration. Bien que les membres du Conseil ne soient pas nombreux, il y avait, si je me souviens bien, un "comité exécutif" et tous ceux qui faisaient partie de celui-ci demeuraient à Montréal. Existe-t-il encore? Y a-t-il une distinction entre un administrateur ordinaire et un membre du "comité exécutif"?

M. GORDON: Non. Nos règlements contiennent une disposition qui m'autorise à créer un comité exécutif *ad hoc*, composé de deux administrateurs et de moi-même dans un cas d'urgence. C'est un arrangement qui a l'avantage d'être très souple, mais aucun administrateur en particulier ne fait partie du comité exécutif. Il se compose de deux administrateurs et de moi-même.

M. BENIDICKSON: Un ancien employé des chemins de fer faisait autrefois normalement partie du Conseil d'administration; je le connaissais bien parce qu'il était de ma ville. C'était M. Daly. Le Conseil d'administration comprennent-ils encore un ancien employé?

M. GORDON: Oui, M. Griffith, un ancien employé des chemins de fer Nationaux du Canada, représente les intérêts ouvriers au Conseil d'administration.

M. CHOWN: Je propose l'adoption du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1959.

M. FRASER: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: M. Chown, appuyé par M. Fraser, propose l'adoption du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1959.

M. FISHER: Comment pourrions-nous tenir compte de la motion ou de l'idée de M. Browne après que le rapport aura été adopté?

Le PRÉSIDENT: Nous ne le pourrions pas. Vous n'étiez pas présent, monsieur Fisher, quand nous l'avons discutée. Nous en tiendrons compte lorsque nous préparerons notre rapport au Parlement. Le Comité décidera alors s'il y a lieu de l'inclure dans notre rapport au Parlement. Ce sera "la question de \$64", monsieur Browne.

M. FISHER: Voudriez-vous nous lire de nouveau les termes de l'ordre de renvoi? Je ne voudrais pas que M. Browne soit privé de l'occasion de faire sa proposition.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'il en soit privé. Toutefois, voici l'ordre de renvoi:

Que les rapports annuels pour 1959 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, les rapports du vérificateur du Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, le budget pour 1960 des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport annuel d'Air Canada pour 1959, le rapport du vérificateur au Parlement au sujet d'Air Canada pour 1959, qui ont été déposés aujourd'hui, ainsi que le budget pour 1960 d'Air Canada déposé le 1^{er} mars 1960, soient déferés au comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande; et que ledit

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—

M. DRYSDALE: Dans ce cas, nous devons approuver le budget des dépenses de premier établissement. Le moyen le plus facile serait d'approuver ce budget, sauf pour ce qui a trait à la compagnie de transport du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Non, vous ne pouvez procéder de cette façon.

M. DRYSDALE: Pourquoi pas?

Le PRÉSIDENT: Ces questions relèvent du comité sessionnel. Quand nous aurons adopté la motion de MM. Gordon Chown et Gordon Fraser, nous adopterons le rapport et le budget. Puis nous nous réunirons de nouveau pour la rédaction de notre rapport au Parlement et le Comité décidera s'il doit recommander cette proposition au Parlement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si la rédaction du rapport du Comité au Parlement est bien le moment convenable d'examiner ma motion, de même ce devrait être le moment d'adopter le budget et le rapport annuel.

Le PRÉSIDENT: Cela ne fait pas partie du présent ordre de renvoi au comité sessionnel. Voici:

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.

Et ainsi de suite. C'est pour cela que nous sommes ici.

M. DRYSDALE: Et aussi pour approuver le budget.

Le PRÉSIDENT: L'ordre de renvoi dit:

Qu'un comité sessionnel... 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—

...et ainsi de suite.

...et que ledit 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—

...etc., etc.

A l'heure actuelle, nous sommes chargés d'examiner le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships*, le rapport d'Air-Canada, et les autres, ainsi que le budget annuel.

Puis, quand nous nous réunirons de nouveau pour la rédaction du rapport que le Comité doit présenter au Parlement, après le départ de M. Gordon et des autres témoins, cette motion pourra être examinée et le Comité décidera s'il doit l'adopter.

M. FRASER: En faire un de ses vœux.

Le PRÉSIDENT: Oui, l'une des choses que nous recommanderons au Parlement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si le Comité approuve le budget, comment pourra-t-il ensuite recommander au Parlement de faire telle ou telle chose?

Le PRÉSIDENT: Nous sommes ici pour l'approuver ou le rejeter.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je trouve la motion de M. Chown irrégulière. Nous n'avons pas pour mission d'approuver le rapport annuel de M. Gordon, mais d'examiner et d'approuver tous les comptes, estimations et notes qui s'y rattachent.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez. Faites une motion en vue de l'adoption du budget.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce sont les trois choses que nous avons ordre d'approuver ou de rejeter, exactement selon les termes de l'ordre de renvoi.

Tous les commentaires que nous pourrons faire au sujet du rapport ou de l'exploitation ne seront que des expressions d'opinion.

M. CHOWN: Je modifie ma motion en conséquence.

Le PRÉSIDENT: Vous proposez alors l'adoption du budget annuel?

M. BENIDICKSON: Je vous ferai remarquer, monsieur le président, bien que je ne sache pas trop bien et que j'aie oublié les attributions précises du Comité, qu'en acceptant le programme contenu dans le budget des chemins de fer Nationaux, nous approuvons les dépenses de premier établissement de ce service de camionnage. Je ne sais pas si M. Browne a encore besoin de ces témoins. Je ferai toutefois remarquer au Comité que tous les ans, sans égard aux recommandations du Comité, un bill est présenté à la Chambre relativement aux dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux. A cette occasion, à l'étape de la résolution et des diverses lectures du bill, on peut demander au ministre des Transports les renseignements qu'il a pu recevoir dans l'intervalle. Chacun peut formuler des questions de cette nature, ou proposer que le poste de 5 millions soit retranché du bill qui sera présenté au cours du mois de juin, je pense.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A ce sujet, je vous rappellerai quel fut le rapport du Comité, l'an dernier:

Votre Comité informe la Chambre qu'il a examiné et approuvé le budget des dépenses de premier établissement et le compte du revenu estimatif des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1959.

J'ai proposé au Comité, par une motion, de ne pas accepter cette méthode, mais de subordonner l'approbation du rapport à l'acceptation d'une recommandation.

Si le Comité approuve maintenant le budget, comment pourrait-il ensuite formuler une telle recommandation?

M. BROOME: Une motion formelle est-elle présentement nécessaire? Nous devons nous réunir pour la rédaction de notre propre rapport. Il y aura peut-être alors d'autres recommandations à étudier. Rien dans l'ordre de renvoi nous empêche d'énoncer nos propres vœux.

Le PRÉSIDENT: Non, non.

M. BROOME: Le Comité a toute la latitude d'examiner les recommandations à faire, en temps et lieu.

Tout ce que nous avons à dire pour le moment, c'est: "Merci, monsieur Gordon".

M. FISHER: Et: "Au revoir".

Le PRÉSIDENT: A moins de circonstances extraordinaires, le Comité a toujours eu la courtoisie d'accepter le rapport et d'approuver le budget. Toutefois, ceci ne saurait empêcher M. Browne de présenter sa motion tendant à recommander au Parlement un changement radical à l'avenir.

M. FISHER: Notre comité est sessionnel et ne peut s'occuper que des opérations de l'année en discussion. Il est constitué de nouveau chaque année, puis ensuite dissous. Ses fonctions sont terminées.

Avec votre permission, j'aimerais dire quelques mots contre la motion de M. Browne, car si nous l'adoptons et la présentons à la Chambre, nous désapprouvons par le fait même le budget et les crédits de l'année en cours.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, ma motion n'a aucunement pour but de supprimer des fonds ou de désapprouver le budget. Elle demande simplement qu'on ne dépense plus d'argent à l'achat d'entreprises de camionnage. Je ne propose pas qu'on refuse aux chemins de fer Nationaux l'argent qu'ils demandent. Je voudrais simplement que cet argent ne soit pas dépensé et le budget pourrait être adopté avec cette réserve.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas discuter le point que vous soulevez, mais si vous me permettez de lire le texte de la motion encore une fois, vous verrez qu'elle ne s'applique pas à l'exploitation de l'année courante. La motion présentée par M. Browne, appuyé par M. Chown, propose que les chemins de fer Nationaux n'aient plus la permission de prendre des engagements en vue de l'achat d'autres lignes ou entreprises de camionnage avant que le Parlement ait été informé des noms des lignes ou des entreprises de camionnage déjà acquise ou pour l'achat desquelles les chemins de fer Nationaux détiennent une option.

M. FISHER: C'est là une question qui relève du comité permanent.

M. BROOME: Lequel?

M. FISHER: Celui des chemins de fer et des canaux.

Le PRÉSIDENT: Je suis de votre avis.

M. FISHER: Nous pourrions peut-être demander au ministre ce qu'il en pense.

M. GORDON: Me permettriez-vous une suggestion?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Si je comprends bien la motion, M. Browne veut connaître les noms des compagnies de camionnage déjà achetées ou pour l'achat desquelles le National-Canadien détient une option. Il voudrait tout simplement que ce renseignement soit donné au Parlement. Si je vous donnais les noms de ces compagnies, seriez-vous satisfait?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui.

M. GORDON: Nous pourrions accepter ce compromis. Mais je vous répète que cela n'est pas dans l'intérêt des chemins de fer Nationaux et compliquera probablement les négociations. Toutefois, si vous insistez, je vous donnerai les noms.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Gordon, ma motion n'est pas destinée à vous causer de l'embarras. Tout ce que je demande, c'est qu'au moment opportun et sans nuire aux négociations des chemins de fer, on nous donne ces renseignements, avant de procéder à d'autres achats.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'avenir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je crois connaître les noms des compagnies pour lesquelles les chemins de fer Nationaux détiennent une option et je pense que M. Browne les connaît aussi.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Parlez pour vous-même; je ne les connais pas.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je n'aurais pas dû prononcer ces paroles et je les regrette. Toutefois, je crois connaître les noms de ces compagnies et je puis apprendre les noms que je ne connais pas encore. Je pense que M. Browne le peut également. Bien que j'aie de graves doutes sur certains aspects de ce problème, je ne voudrais pas divulguer les noms de ces compagnies au Comité, contre l'opinion motivée de M. Gordon.

M. DRYSDALE: Ne pourrait-on pas en arriver à une espèce de compromis? Au lieu de donner les noms des compagnies, vous pourriez nous dire le nombre de compagnies dont vous avez acheté les propriétés, le nombre de compagnies dont vous détenez des actions et le nombre de celles qui vous ont accordé une option. Je n'ai peut-être pas bien saisi l'intention de M. Browne, mais le Comité aimerait connaître le programme à longue échéance des chemins de fer Nationaux pour ce qui est de l'achat des entreprises de camionnage, ou savoir s'il ne s'agit là que d'une mesure provisoire *ad hoc*. Mais vu votre méthode de procéder à ces achats, à votre avis, il est impossible de divulguer exactement vos transactions.

Le PRÉSIDENT: Je croyais qu'il avait expliqué ce point hier.

M. DRYSDALE: Je ne le pense pas.

M. GORDON: Messieurs, n'allez pas croire que je voudrais donner une allure mystérieuse à cette affaire. Je suis prêt à vous donner ces noms. Toutefois, dans quelques cas, les négociations ne sont pas encore terminées, du point de vue juridique. Il y a encore des points à régler entre nous et les intéressés. Je ne sais pas encore si nous achèterons les actions des compagnies ou s'il serait plus avantageux de conclure une espèce de bail. J'ai peut-être été trop obstiné et si cela peut dissiper votre inquiétude, je dirai les noms à M. Browne.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'il soit opportun de donner ces noms au Comité si cela peut nuire aux négociations en cours. Je n'aimerais pas à assumer une telle responsabilité en ma qualité de membre du Comité.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La décision n'est-elle pas laissée à M. Gordon?

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas protesté, mais nous devrions mettre la question aux voix afin de savoir ce que le Comité en pense.

M. DRYSDALE: Nous voudrions simplement obtenir une estimation exacte. Je crois savoir que le montant total déjà employé à cette fin est d'environ 10 millions.

M. GORDON: Non, il est de 5 millions.

M. DRYSDALE: Vous avez déjà employé 5 millions à cette fin. Pourriez-vous nous indiquer vers quelle date vous serez en mesure d'apprendre au Parlement, soit par l'entremise de notre Comité, soit par la publicité, que vous avez terminé ces transactions?

M. BENEDICKSON: J'allais poser une question semblable, sachant que le Parlement est ordinairement saisi de ces questions. Le bill concernant les dépenses de premier établissement sera présenté au Parlement en juin. Le président croit-il qu'il sera alors en mesure de nous donner ce renseignement par la voix du ministre des Transports?

M. GORDON: Je le pense. J'espère que dans six semaines ou deux mois, nous aurons réussi à régler les points en suspens. Mais nous sommes entre les mains des avocats et il est impossible de prédire ce qu'ils peuvent faire. Il faut résoudre un grand nombre de problèmes techniques et cela prend du temps.

Avant mon départ de Montréal, j'ai demandé à nos avocats où nous en sommes exactement. Ils m'ont conseillé de persuader le Comité, c'est bien le

mot "persuader" qu'ils ont employé, qu'il vaudrait mieux dans l'intérêt des négociations ne pas divulguer les noms des intéressés avant que l'affaire soit définitivement conclue. Je pense qu'il vaut mieux ne pas les mentionner, mais d'autre part, je n'y vois pas une telle importance.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez déjà engagé 5 millions dans cette affaire et vous vous proposez d'y engager 5 autre millions. Il est très difficile au Comité, dans de telles circonstances, d'en arriver à une décision intelligente sur les conséquences qui en résulteront au point de vue de la concurrence dans le domaine des transports. Nous ne savons pas ce qui se passe et cela peut durer indéfiniment. Les options peuvent être en vigueur pendant deux ans encore avant que tous les points aient été réglés.

M. GORDON: Ce n'est pas exact. Comme je vous l'ai dit, les négociations sont en cours et je serais désappointé si elles ne sont pas terminées d'ici deux mois.

M. FISHER: J'aimerais que le ministre nous fasse connaître son opinion sur ce point. Il me semble que nous avons perdu le sens de la réalité. Nous ne sommes qu'une créature de la Chambre, où nous avons un gouvernement et certains pouvoirs. Le ministre devrait nous dire s'il y a lieu ou non de divulguer ces renseignements, ou si nous allons créer là un mauvais précédent. Il devrait nous donner son avis avant que nous allions plus loin.

L'hon. M. HEES: La question est entièrement entre les mains du Comité. M. Gordon vous a dit que la divulgation des noms pourrait être nuisible aux négociations en cours, mais qu'il vous les donnera si c'est le désir du Comité.

Je répète que le Comité est maître de la situation. Si vous voulez mettre aux voix l'opportunité de la divulgation des noms, M. Gordon a indiqué qu'il acceptera votre décision. Alors prenez un vote.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je n'ai pas demandé la production de ces renseignements. J'ai expliqué au Comité que ma motion n'a pas pour but d'embarrasser M. Gordon ou le chemin de fer. Je n'ai pas demandé que les noms soient divulgués dès maintenant.

L'hon. M. HEES: M. Fisher m'a posé une question. M. Gordon a dit qu'il espère publier les noms d'ici deux mois. Il serait sûrement possible d'attendre deux mois. M. Browne consentirait peut-être à retirer sa motion, mais réglons l'affaire. Comme je l'ai dit, le Comité est entièrement libre de décider.

Le PRÉSIDENT: Vous ne voulez pas retirer votre motion?

L'hon. M. HEES: Mettons la question aux voix.

M. BROOME: Votons-nous sur l'adoption de la proposition de M. Browne?

Le PRÉSIDENT: Non.

L'hon. M. HEES: N'allons-nous pas voter sur l'opportunité de la divulgation des noms ?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Browne, je ne sais pas quelle importance vous attachez à cette question ou quels intérêts en souffriront davantage. Je vais me poser en arbitre. Seriez-vous satisfait si M. Gordon vous communiquait personnellement ces noms?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Et vous garderez ce renseignement confidentiel?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui. Je considérerai ce renseignement confidentiel.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous maintenant disposé à retirer votre motion?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant mettre aux voix la motion de MM. Chown et Fraser tendant à l'approbation du rapport et du budget des chemins de fer Nationaux.

Ceux qui sont en faveur de la motion voudront bien l'indiquer?

Ceux qui sont contre?

La motion est adoptée.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DONALD GORDON
président et directeur général

MONTRÉAL
Le 4 mars 1960.

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 1959.

M. W. J. Parker, de Winnipeg, Manitoba, membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} novembre 1959, a résigné ses fonctions le 9 mars 1959. Le même jour, M. H. W. Marsh, de Regina, Saskatchewan, a été nommé membre du Conseil en vertu du décret du Conseil 1959-280.

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.

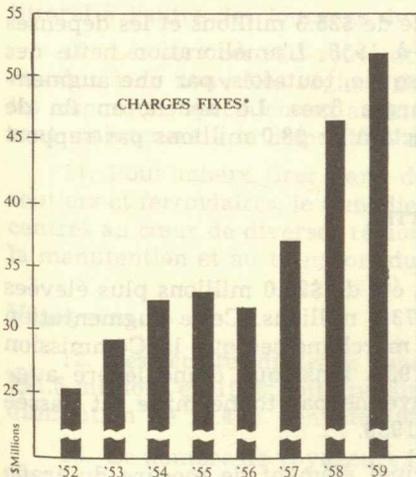
Donald Gordon.

FAITS SAILLANTS—RAPPORT ANNUEL 1959

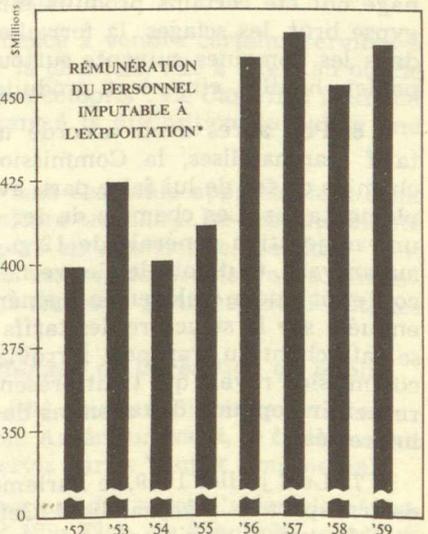
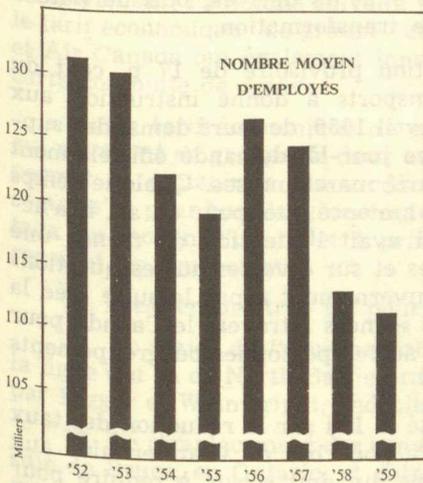
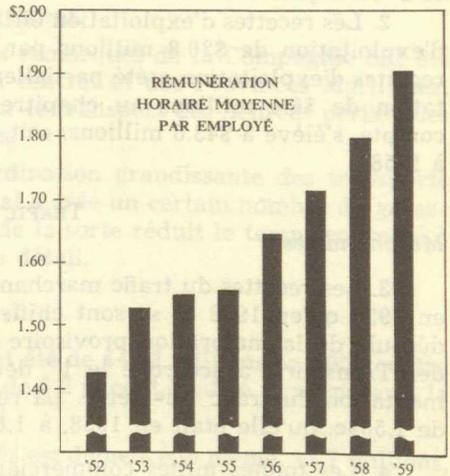
Résultats financiers	1959	1958	Augmentation ou Diminution
Recettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$740,165,041	\$704,947,410	\$35,217,631
Dépenses d'exploitation du chemin de fer.....	720,822,338	700,021,499	20,800,839
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	19,342,703	4,925,911	14,416,792
Impôts, locations, moins autres revenus.....	10,012,107	9,996,099	16,008
Recettes applicables aux charges fixes.....	9,330,596	5,070,188	14,400,784
Charges fixes.....	52,918,886	46,521,236	6,397,650
Déficit.....	43,588,290	51,591,424	8,003,134
TRAFIC			
Tonnes commerciales.....	82,035,539	79,486,001	2,549,538
Tonnes-milles commerciales.....	35,542,136,785	35,076,836,756	465,300,029
Recette par tonne-mille.....	1.613c.	1.554c.	.059c.
Nombre de voyageurs.....	12,693,777	12,737,113	43,336
Voyageurs-milles commerciaux.....	1,272,152,625	1,268,780,666	3,371,959
Recette par voyageur-mille.....	3.159c.	3.270c.	.111c.
PERSONNEL			
Nombre moyen d'employés.....	111,538	113,086	1,548
Rémunération annuelle moyenne par employé.....	\$4,270	\$4,048	\$222
Versements aux employés* imputables au compte d'exploitation.....	\$464,863,202	\$452,124,726	\$12,738,476
Versements aux employés exprimés en pourcentage des frais d'exploitation.....	64.5%	64.6%	.1%

* Rémunération, prestations de santé et de bien-être, et pensions.

Rapport Annuel 1959



*La loi sur la revision du capital du Canadien National a été adoptée en 1952.



*Salaires, pensions et caisse d'assurance-maladie et de bien-être.

RAPPORT ANNUEL

1959

1. Grâce à l'augmentation de leurs recettes et à la surveillance attentive qu'ils ont exercée sur les dépenses d'exploitation, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont légèrement amélioré leurs résultats financiers nets en 1959.

2. Les recettes d'exploitation ont augmenté de \$35.3 millions et les dépenses d'exploitation de \$20.8 millions par rapport à 1958. L'amélioration nette des recettes d'exploitation a été partiellement masquée, toutefois, par une augmentation de \$6.4 millions au chapitre des charges fixes. Le déficit, en fin de compte, s'élève à \$43.6 millions, soit une réduction de \$8.0 millions par rapport à 1958.

TRAFFIC ET RECETTES

Marchandises

3. Les recettes du trafic marchandises ont été de \$28.0 millions plus élevées en 1959 qu'en 1958 et se sont chiffrées à \$573.2 millions. Cette augmentation découle de la majoration provisoire du tarif marchandises que la Commission des Transports a accordée le 1^{er} décembre 1958, ainsi que d'une légère augmentation du trafic lui-même. La recette moyenne par tonne-mille est passée de 1.554c. qu'elle était en 1958, à 1.613c. en 1959.

4. Les tonnes-milles commerciales, principal élément de mesure du trafic marchandises, ont augmenté de 1.3 p. cent en 1959, passant de 79.5 millions en 1958 à 82.0 millions en 1959. Cette augmentation a plus que compensé la réduction du parcours moyen, de 441 à 432 milles.

5. Les produits qui ont donné lieu aux principales augmentations de tonnage ont été certains produits miniers, tels les minerais, les concentrés et le gypse brut, les sciages, la ferraille et les pièces d'automobile. Il y a eu baisse dans les domaines suivants surtout: céréales et leurs dérivés, bois de pâte à papier, houille, ciment et produits d'acier de transformation.

6. Peu après avoir accordé une majoration provisoire de 17 p. cent du tarif marchandises, la Commission des Transports a donné instruction aux chemins de fer de lui faire part, avant le 10 avril 1959, de leurs demandes supplémentaires. Les chemins de fer ont donc, ce jour-là, demandé officiellement une majoration générale de 12 p. cent du tarif marchandises. Quelque temps auparavant, toutefois, le Gouvernement avait annoncé que, pour un an, il n'accorderait aucun relèvement général vu qu'il avait l'intention de mener une enquête sur la structure des tarifs ferroviaires et sur diverses autres questions se rattachant au transport ferroviaire. Le Gouvernement a par la suite créé la commission royale qui tient présentement des séances à travers le Canada pour recueillir l'opinion des chemins de fer et des autres personnes ou groupements intéressés.

7. Le 8 juillet 1959, le Parlement a adopté la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Cette loi, qui a pour but de venir en aide aux expéditeurs, a créé une caisse de \$20 millions qui doit servir à réduire pour un an les taux de transport par catégorie et par denrée, mais non les taux de concurrence établis par les chemins de fer canadiens. Conformément à la nouvelle loi, la Commission des Transports a remplacé l'augmentation facultative de 17 p. cent par une augmentation de 10 p. cent.

8. En 1959, il n'y a eu aux États-Unis aucun relèvement général du tarif marchandises.

9. L'expansion du service rail-route a eu la vedette parmi les mesures que la Compagnie a prises pour améliorer le service qu'elle offre aux expéditeurs. Le nombre de trains porte-remorques a été doublé entre Montréal et Toronto de façon à offrir aux expéditeurs à chaque extrémité de la ligne deux heures commodées de départ. Dans l'Ouest, le Canadien National a commencé à acheminer les remorques des camionneurs vers diverses destinations entre Winnipeg et Vancouver. Le Canadien National a également commencé à transporter d'un littoral à l'autre des fourgons de déménagement.

10. Les services rail-route utilisant les remorques de la Compagnie ont été étendus à de nouvelles régions du Canada central et des Provinces Maritimes; les remorques spécialement aménagées pour le transport des denrées périssables sont maintenant à la disposition des clients.

11. Pour mieux tirer parti de la coordination grandissante des transports routiers et ferroviaires, le Canadien National a créé un certain nombre de gares-centres au cœur de diverses régions. On a de la sorte réduit le temps consacré à la manutention et au transport du trafic de détail.

Voyageurs

12. Les recettes du trafic voyageurs ont été de \$40.2 millions en 1959 contre \$41.5 millions en 1958, soit une diminution de 3.2 p. cent, chiffre à comparer à la diminution de 11.4 p. cent de 1957 à 1958.

13. Le nombre de voyageurs transportés est demeuré le même, 12.7 millions, mais une faible augmentation du parcours moyen a eu pour résultat de relever légèrement le nombre de voyageurs-milles. Le fléchissement des recettes moyennes par voyageur-mille, de 3.27c. à 3.16c., a plus que compensé cette augmentation du nombre des voyageurs-milles. Le fléchissement des recettes par voyageur-mille est dû à l'effet combiné des réductions de tarifs et de la tendance du public à voyager davantage en voiture ordinaire.

14. En avril 1959, la Compagnie a commencé à vendre certains services à tempérament; l'automne suivant, pour attirer la clientèle, elle a offert au public le tarif économique "de groupe" et le tarif "tout compris". Le Canadien National et Air Canada ont également innové en mettant à la disposition du public une carte conjointe de crédit.

15. Le tarif économique de groupe offre une économie appréciable à ceux qui voyagent en groupe de deux ou plus en voiture ordinaire. Le prix des billets permet de soutenir la concurrence du transport en automobile. Le tarif "tout compris" a pour but d'augmenter le nombre des usagers des trains transcontinentaux au moyen d'un billet à prix réduit qui combine le transport, le lit, les repas et les pourboires.

16. Il est encore trop tôt pour juger exactement de la réaction du public.

17. Le trajet du "Continental" a été modifié pour améliorer le service sur la ligne qui va de North Battleford à Vermilion. Antérieurement, le train passait par Biggar et Wainwright, endroits déjà desservis par le "Super Continental".

18. Le remplacement des convois classiques par des autorails dans la péninsule de Bruce, en Ontario, et entre Le Pas et Flin Flon, au Manitoba, a également permis d'améliorer les horaires et le service.

19. Pour attirer ceux qui préfèrent restreindre leurs dépenses, la Compagnie a innové en mettant des chambrettes et des salons à la disposition de la classe touristique dans le "Super Continental".

20. La popularité des voitures-cafétérias a poussé la Compagnie à transformer neuf autres voitures-restaurants classiques.

Messageries

21. Les recettes des messageries ont atteint le montant sans précédent de \$44.2 millions, soit une augmentation de \$2.2 millions ou 5.2 p. cent par rapport à 1958. Cette augmentation est en partie attribuable au relèvement de certains taux et de certains frais de service durant l'année.

22. Le transport des petits colis a accusé une légère diminution, mais le volume global est demeuré le même qu'en 1958.

Communications

23. La demande augmentant sans cesse, le Canadien National a rapidement étendu ses services commerciaux de télécommunications. Les recettes ont atteint \$27.2 millions, nouveau sommet qui correspond à une augmentation de 13.5 p. cent.

24. Entre autres réalisations, il convient de signaler l'addition d'environ 22,000 milles de circuits téléphoniques porteurs et de 125,000 milles de circuits télégraphiques porteurs. Une bonne partie des nouveaux circuits télégraphiques appartiennent au réseau "Télex" qui prend rapidement de l'ampleur. A la fin de l'année, le nombre d'abonnés du réseau "Télex" atteignait 2,800, contre 1,900 en l'année précédente. Douze nouvelles villes ont été reliées au réseau.

25. Les circuits de télévision de la nouvelle liaison hertzienne en voie d'aménagement entre Sydney (N.-É.) et St-Jean (T.-N.) ont été inaugurés lors de l'arrivée de Sa Majesté la Reine à Torbay. Le reportage a été transmis au reste du Canada.

26. L'extension de la liaison hertzienne CN-CP, de Rimouski à Mount Carleton et Moncton, a débuté. Elle formera un autre maillon du réseau de télévision de Radio-Canada dans l'Est du pays. L'aménagement du réseau de communications qui desservira Whitehorse, Dawson City, Mayo et Elsa dans les Territoires du Yukon a également débuté. On a terminé les plans d'un réseau analogue destiné aux Territoires du Nord-Ouest.

27. Le Canadien National et l'Alaska Communication System, société qui représente le gouvernement américain, ont passé un contrat fort important pour l'établissement d'une ligne de communications par micro-ondes entre Grand-Prairie (Alb.) et la frontière Yukon-Alaska. La ligne, dont le Canadien National conservera la propriété et dont il assurera l'entretien, formera le maillon principal d'un réseau de communications entre l'État de l'Alaska et le reste de la partie continentale des États-Unis.

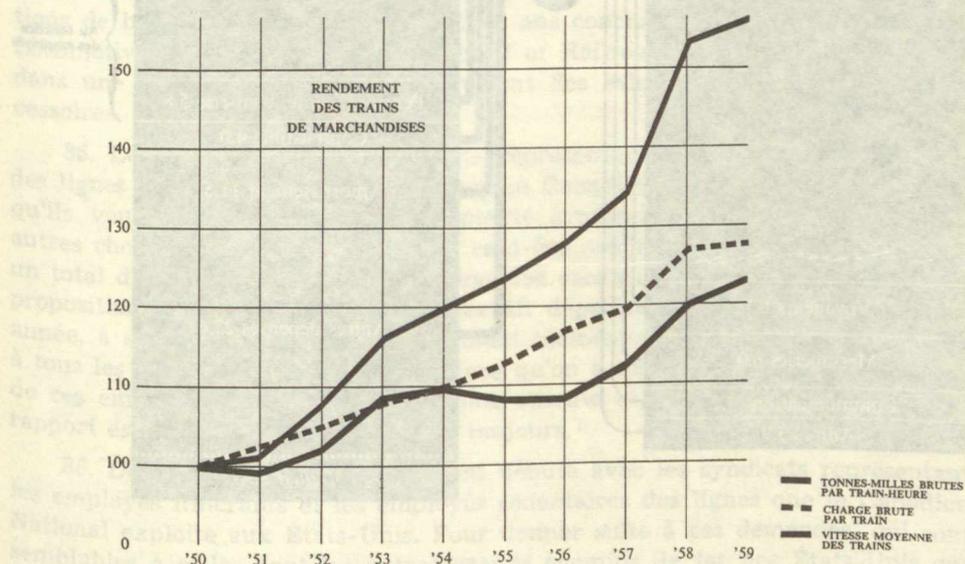
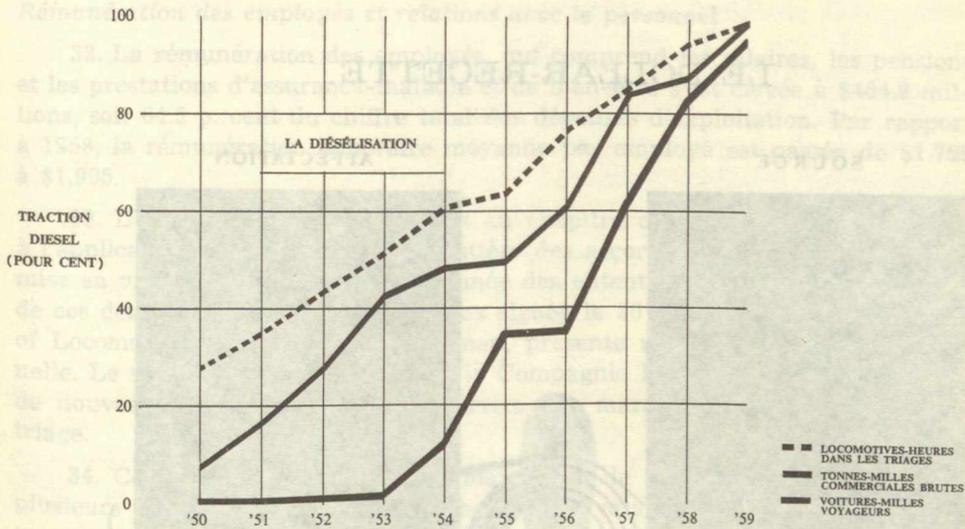
DÉPENSES D'EXPLOITATION

28. Les dépenses d'exploitation en 1959 ont atteint \$720.8 millions, contre \$700.0 millions en 1958.

29. En 1958, on a inscrit au compte d'exploitation un crédit d'amortissement de \$7.5 millions, qui ne reviendra plus, mais dont toute comparaison entre les deux années doit tenir compte. En réalité donc, les dépenses de 1959 ont été de \$13.3 million supérieures à celles de l'année précédente.

30. L'augmentation des salaires et l'extension des avantages accessoires ont ajouté \$21.4 millions aux dépenses de la Compagnie en 1959.

31. Si ces derniers facteurs n'avaient pas influé sur les dépenses en 1958, celles-ci auraient été inférieures de \$2,1 millions à celles de 1957. Cette compression réelle des frais obtenue alors même que le travail à effectuer augmentait, donne une idée de la mesure dans laquelle on a amélioré l'exploitation de la Compagnie.

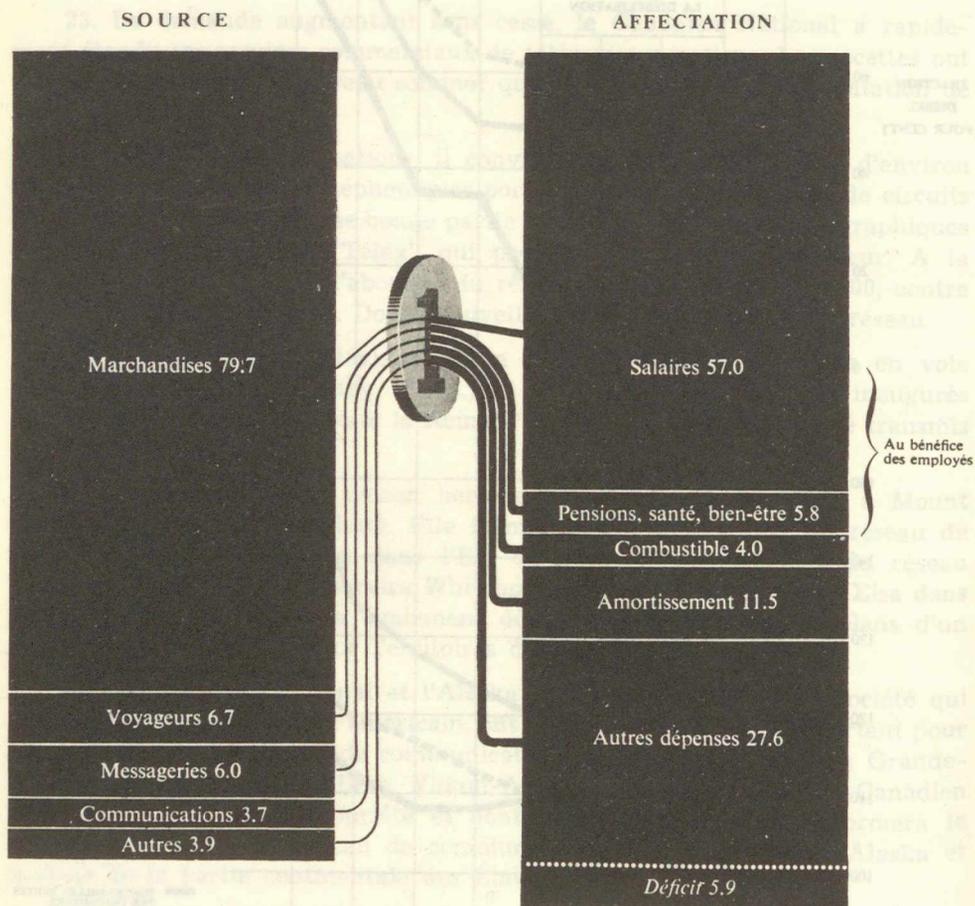


Messageries

21. Les recettes des messageries ont atteint le montant sans précédent de 244,2 millions, soit une augmentation de 22,2 millions ou 9,5 % en 1959 par rapport à 1958. Cette augmentation est en partie attribuable au relèvement de certains tarifs et de certains frais de service durant l'année.

22. Le transport des colis a subi une légère diminution, mais le volume global a

LE DOLLAR-RECETTE



1958-1959

1959-1960

1960-1961

1961-1962

1962-1963

1963-1964

1964-1965

1965-1966

1966-1967

1967-1968

1968-1969

1969-1970

1970-1971

1971-1972

1972-1973

1973-1974

1974-1975

1975-1976

1976-1977

1977-1978

1978-1979

1979-1980

1980-1981

1981-1982

31. Si ces derniers facteurs n'avaient pas influé sur les dépenses en 1959, celles-ci auraient été inférieures de \$8.1 millions à celles de 1958. Cette compression réelle des frais, obtenue alors même que le travail à effectuer augmentait, donne une idée de la mesure dans laquelle on a amélioré l'exploitation de la Compagnie.

Rémunération des employés et relations avec le personnel

32. La rémunération des employés, qui comprend les salaires, les pensions et les prestations d'assurance-maladie et de bien-être s'est élevée à \$464.9 millions, soit 64.5 p. cent du chiffre total des dépenses d'exploitation. Par rapport à 1958, la rémunération honoraire moyenne par employé est passée de \$1.798 à \$1.905.

33. L'augmentation des dépenses au chapitre des salaires est attribuable à l'application pendant une année entière des accords conclus en 1958 et à la mise en vigueur pour le reste de l'année des ententes conclues en 1959. L'une de ces dernières, l'entente de trois ans signée le 30 avril avec la Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, présente une importance exceptionnelle. Le syndicat a alors reconnu à la Compagnie le droit de ne plus affecter de nouveaux aides-chauffeurs au service des marchandises et des gares de triage.

34. Cette entente accordait une majoration de 9.5 p. cent des salaires, en plusieurs étapes, de plus longues vacances, divers congés statutaires et des versements supplémentaires pour remplacer l'assurance-maladie et les prestations de bien-être. Les ententes de trois ans conclues avec la Brotherhood of Locomotive Engineers et la Brotherhood of Railroad Trainmen ont comporté, dans une mesure analogue, le relèvement des salaires et des avantages accessoires.

35. Le 5 novembre, les syndicats représentant les employés sédentaires des lignes canadiennes communiquaient au Canadien National les changements qu'ils voulaient voir apporter à l'entente syndicale: ils demandaient, entre autres choses, un relèvement de 7 p. cent des salaires, plus 12½c. l'heure (soit un total de 25c. l'heure) et de plus longues vacances. Pour donner suite à ces propositions, le Canadien National devrait dépenser environ \$57 millions par année, à supposer que les ententes soient pleinement appliquées et s'étendent à tous les autres employés. Les réunions qu'on a tenues avec les représentants de ces employés n'ont pas abouti à une entente et, au moment où le présent rapport est déposé, le conflit subsiste toujours.

36. Des pourparlers ont également débuté avec les syndicats représentant les employés itinérants et les employés sédentaires des lignes que le Canadien National exploite aux États-Unis. Pour donner suite à ces demandes, qui sont semblables à celles dont les autres grands chemins de fer des États-Unis ont été saisis, le Canadien National devrait déboursier environ \$6 millions. Un organisme, connu sous le nom de Carriers Conference Committee, a été chargé de représenter tous les chemins de fer concernés.

37. Une attention particulière a été apportée aux problèmes d'ordre humain qui accompagnent les changements technologiques; la Direction a poursuivi ses efforts pour que les employés en cause soient traités avec la plus grande considération, en particulier pour qu'on ne néglige aucune possibilité de les former à de nouveaux emplois ou de les muter à l'intérieur du Réseau.

IMPÔTS, LOCATIONS, CHARGES FIXES ET AUTRES RECETTES

38. Les impôts et locations ont représenté \$21.1 millions, soit une augmentation de \$1.9 million par rapport à 1958. L'augmentation est due principalement aux impôts, qui ont augmenté de \$1.5 million, atteignant de la sorte le sommet sans précédent de \$18.9 millions.

39. Les charges fixes ont atteint \$52.9 millions, ce qui représente une augmentation de \$6.4 millions par rapport à 1958 et qui s'explique en partie par les nouveaux emprunts faits pour financer les immobilisations, et en partie par le refinancement de prêts de l'État à des taux d'intérêt plus élevés. Ce refinancement a pris la forme de nouvelles émissions de \$150 et de \$200 millions, coûtant annuellement à la Compagnie 5.22% et 5.96% respectivement.

40. Les autres recettes, dont on donne une ventilation à la page 29 du rapport, ont été de \$11.0 millions en 1959, contre \$9.2 millions en 1958.

Exploitation des hôtels

41. Les recettes découlant de l'exploitation des hôtels se sont chiffrées à \$2.4 millions, compte non tenu de l'intérêt, comparativement à \$1.9 million l'an dernier. L'augmentation est attribuable aux recettes plus élevées qu'a données l'hôtel Reine Elizabeth, qui n'avait fonctionné que pendant huit mois et demi en 1958.

42. Bien que les revenus bruts des autres hôtels du Canadien National aient légèrement augmenté en 1959, le relèvement des salaires a amené une augmentation proportionnellement plus grande des dépenses, de sorte que les recettes d'exploitation ont passablement fléchi par rapport à l'année précédente.

43. Les travaux d'agrandissement du Nova Scotian à Halifax vont bon train et devraient être achevés vers le milieu de 1960. Ainsi rénové, l'hôtel, qui comptera 160 chambres de plus, devraient attirer un nombre croissant de congrès dans les Provinces Maritimes.

NOUVELLES RÉALISATIONS

44. Le Canadien National s'est activement efforcé d'obtenir une part équitable du marché du transport, dans lequel la concurrence devient de plus en plus forte.

45. Pour répondre aux besoins sans cesse changeants des clients, certains services ont été modifiés. Pour déterminer et mieux comprendre cette évolution, le Canadien National a entrepris des sondages approfondis du marché. De la sorte, on a déjà non seulement amélioré le service, mais aussi réduit les prix dans certains domaines pour accroître le trafic.

46. En vue de comprimer les frais d'exploitation, le chemin de fer a vigoureusement travaillé à l'amélioration des installations et des méthodes de travail. La diésélisation, les gares de tirage à buttes, la Commande Centralisée de la Circulation, les cerveaux électroniques, la recherche opérationnelle et l'étude des tâches ne constituent qu'une partie des nombreuses mesures prises pour relever la productivité.

Diésélisation

47. La diésélisation du Réseau a rapidement progressé en 1959. À la fin de l'année, seuls, les districts du Manitoba et de la Saskatchewan et la division de Détroit du Grand Trunk Western utilisaient encore des locomotives à vapeur. La diésélisation de l'ensemble du Réseau sera complétée en 1960.

48. Les locomotives Diesel, dont le nombre a augmenté de 290 en 1959, assuraient à la fin de l'année les services suivants: 99 p. cent des tonnes-milles commerciales brutes, 99 p. cent de toutes les locomotives-heures dans les triages et 96 p. cent de toutes les voitures-milles du service des voyageurs.

49. Afin d'assurer l'entretien de ce nombre croissant de locomotives Diesel, on a poursuivi la construction d'ateliers de réparation à divers endroits particulièrement bien situés. Les ateliers de réparations courantes à Edmonton et Senneterre ont commencé à fonctionner. Les fondations d'un atelier similaire qui desservira la nouvelle gare de triage à buttes de Moncton s'élèvent déjà. Le triage à buttes Symington, présentement en voie d'aménagement à Winnipeg, comprendra des services analogues.

50. Le service de la traction utilisera d'ici quelque temps un réseau de télécommunications afin d'accroître l'utilisation des locomotives. On établira des centres de commandement dans chacune des régions canadiennes.

Matériel roulant

51. Bien qu'on ait mis en servie, 1,268 wagons à marchandises, la mise au rancart de 3,228 wagons a réduit de façon appréciable le parc de la Compagnie. L'amélioration constante de l'utilisation des wagons a rendu possible une telle diminution.

52. Le Canadien National a acheté, entre autres choses, 200 wagons couverts chauffés et 400 wagons plats tout-acier entièrement soudés, qui seront affectés au service rail-route. Ces wagons couverts chauffés, conçus par le Canadien National, servent de simples wagons couverts l'été et s'adaptent au transport des denrées périssables l'hiver. Les wagons plats pour remorques routières ont été conçus de façon à obtenir un châssis plus fort en même temps que plus léger.

Nouvelles lignes

53. Le tronçon est de la ligne de Chibougamau, qui va de St-Félicien (P.Q.) au Lac Caché (P.Q.), soit une distance de 133 milles, a été officiellement ouvert au trafic en octobre. Le tronçon ouest, qui relie Beattyville à Chibougamau, soit une distance de 161 milles, a été complété en 1957. La ligne a été aménagée pour favoriser la mise en valeur des ressources naturelles.

54. Les travaux de construction de la ligne de 52 milles de longueur qui va du lac Optic au lac Chisel, au Manitoba, continuent de progresser. Les rails ont été posés et le premier ballastage est au trois quarts terminé. La nouvelle ligne, qui desservira une mine exploitée par la Hudson Bay Mining and Smelting Company, au lac Chisel, devrait fonctionner en 1960.

55. Un total de 334 embranchements industriels, représentant 80 milles de voie nouvelle, ont été construits durant l'année. Il est à signaler que 415 nouvelles entreprises industrielles se sont installées le long des lignes du Canadien National.

Voie

56. Pour entretenir et améliorer ses installations, la Compagnie a posé du rail neuf sur 781 milles de voie et du rail de remploi sur 307 milles de voie. Dans la région de l'Ouest, on a poursuivi l'amélioration de la voie principale au rythme prévu. L'élargissement des remblais, l'amélioration du drainage, le ballastage, le remplacement des traverses ont été effectués sur une longueur de 325 milles de voie.

57. Dans dix autres subdivisions, on a allongé les voies d'évitement pour qu'elles puissent recevoir les longs convois que la diésélisation a rendu possibles.

58. En vue d'accroître le rendement des travaux d'entretien de la voie, le Canadien National a poursuivi la mécanisation de son outillage, achetant 193 nouveaux appareils. Pour assurer l'entretien de cet outillage d'entretien, dont l'importance croît sans cesse, des ateliers de réparation ont été établis à Winnipeg, Edmonton, Saskatoon, Kamloops et Prince George.

Signalisation

59. La Commande Centralisée de la Circulation, qui permet d'accroître la sécurité et la vitesse moyenne des trains, a été étendue à quatre nouvelles subdivisions. Le plan d'ensemble à long terme prévoit l'installation de la CCC dans 40 subdivisions, c'est-à-dire sur 4,400 milles de voie principale.

Radio dans les trains

60. La circulation ferroviaire sera également améliorée par l'utilisation de la radio pour assurer les communications entre les différentes parties des convois ou entre les convois et le sol. Les premières réalisations en ce domaine ont eu lieu entre Edmonton, Vancouver et Prince George.

61. Des émetteurs-transmetteurs ont également été installés au terminus de Winnipeg afin de faciliter les communications entre les chefs de triage et les équipes de locomotives de manœuvre.

Triages et terminus

62. L'aménagement des gares de triage à buttes, à commande électronique, de Moncton, de Montréal et de Winnipeg a rapidement progressé. A la fin de l'année, tout le nivellement et la pose de 70 p. cent des voies étaient terminées à Moncton. Tout le nivellement et le drainage ainsi que 90 p. 100 de la pose des voies étaient terminés à Montréal. Quant à Winnipeg, où le travail a débuté plus tard, le nivellement et le drainage étaient passablement avancés et la pose des voies, commencée.

63. On a poursuivi la préparation des plans du triage à buttes, à commande électronique, qui sera aménagé dans la région de Toronto pour remédier à la congestion croissante des installations ferroviaires.

64. Divers travaux d'amélioration ou d'agrandissement ont été terminés en 1959 à Halifax, North Sydney, Campbellton, Joffre, Sarnia, Edmonton et Port Mann, pour ce qui est du réseau canadien, et à Flint et Battle Creek, pour ce qui est du Grand Trunk Western. L'amélioration des triages de St-Jean et de Corner Brook, à Terre-Neuve, s'est poursuivie.

Étude des tâches et méthodes de traitement de l'information

65. Pour accroître le rendement du Réseau, le Canadien National a donné plus d'ampleur encore à son programme d'analyse des tâches et des méthodes de manutention et d'acheminement. Un bureau spécial d'étude des tâches a reçu pour mission de coordonner ce travail dans les différents services. Les cours accélérés qu'il a dirigés toute l'année ont donné des résultats extrêmement encourageants.

66. Dans le domaine du traitement de l'information comptable ou statistique, on s'est surtout attaché à réaliser un réseau pour la transmission des feuilles de route et des listes de composition des trains, de façon à relier les triages entre eux et à les mettre en communication avec le bureau central d'enregistrement des wagons. A la fin de l'année, le travail de comptabilité et de statistique dans les bureaux de triage et dans les services de repérage des wagons était entièrement mécanisé entre Moncton, Joffre, Garneau, Montréal, Belleville et Toronto et partiellement mécanisé à Fort-Érié et à Sarnia.

67. La transmission accélérée de ces renseignements réduit les délais dans les triages puisque les bureaux de triage connaissent d'avance la composition des trains; elle permet de plus au bureau central de repérage des wagons de savoir constamment où se trouvent tous les wagons sur nos lignes. Le nouveau système a permis d'améliorer grandement le service dont bénéficient les expéditeurs.

68. Afin d'exercer un contrôle plus serré sur l'exploitation du Réseau, la Direction a poussé activement l'utilisation systématique des méthodes de traitement de l'information dans le domaine des renseignements financiers et statistiques.

Recherche et expérimentation

69. Les Chemins de fer Nationaux ont poursuivi leurs études en vue d'améliorer les installations du Réseau ainsi que les méthodes de travail. Il convient de signaler en particulier les travaux suivants: étude des défauts observés dans les rails et des rapports qu'ils peuvent avoir avec les techniques de fabrication; étude des défauts observés dans les essieux de wagons et de leur influence sur la sécurité de l'exploitation; mise au point de nouveaux lubrifiants pour les cylindres de freins et de garnitures pour la canalisation d'air comprimé en vue d'améliorer le fonctionnement des convois l'hiver; étude de nouveaux carburants à bon marché pour moteurs Diesel; mise au point d'une méthode d'inscription des efforts qui se font sentir dans les paliers à rouleaux de wagons à marchandises en cours de route. Cette étude servira à établir la valeur de divers modèles de paliers à rouleaux.

70. Une série d'études techniques a poussé le Canadien National à adopter des aciers faiblement alliés à haute résistance pour la construction des wagons plats. Sans frais supplémentaires, on a de la sorte renforcé les wagons tout en les allégeant de 40 p. cent dans certains cas. Un wagon couvert à trémies sera fabriqué tout en aluminium pour obtenir un allègement analogue. A la fin de l'année, deux prototypes expérimentaux en étaient au stade des soumissions.

71. Avec l'aide du service de la recherche opérationnelle, on a pu simuler au moyen d'une calculatrice électronique la circulation des trains sur une voie simple fonctionnant sous le régime de la Commande Centralisée de la Circulation. La nouvelle méthode sert à déterminer, pour ce qui est des subdivisions où l'on doit installer la CCC, la meilleure disposition à donner aux voies d'évitement et l'emplacement des signaux.

GÉNÉRALITÉS

Visite de Sa Majesté la Reine

72. Sa Majesté la Reine et le duc d'Edimbourg ont parcouru le Canada d'un littoral à l'autre en juin et juillet. L'un des événements saillants de leur tournée a été l'inauguration de la Voie Maritime du St-Laurent par la Reine et le président Eisenhower.

73. Durant leur séjour, la Reine et sa suite ont parcouru 1,500 milles sur les voies du Canadien National; de la sorte, des douzaines d'endroits desservis par le Canadien National ont pu accueillir Sa Majesté la Reine et le prince Philip.

Voie Maritime du St-Laurent

74. Les nouvelles voies routières d'accès au pont Victoria à Montréal et les deux travées levantes qui enjambent les écluses de la Voie Maritime étaient terminées lors de l'inauguration de la Voie. La dérivation ferroviaire qui permettra de contourner l'écluse de St-Lambert a été prolongée jusqu'au point de raccordement avec le pont actuel. Ces travaux, qui permettront une circulation ininterrompue au-dessus de la Voie Maritime, devraient être terminés avant l'ouverture de la navigation en 1961.

A la suite d'une étude approfondie des préférences des Canadiens en matière de voyages, le CN a offert au public, en 1959, des billets économiques de groupe et des billets "tout compris". On cherchait à attirer de nouveaux voyageurs vers les chemins de fer au moyen de

Collaboration sous le régime de la Loi sur le Canadien National et le Canadien Pacifique

75. La Direction des deux chemins de fer étudie constamment la possibilité d'étendre la collaboration actuelle, mais les services conjoints ou les autres ententes analogues n'ont pas été modifiés durant l'année.

Réorganisation du Réseau

76. Le Réseau a poursuivi une étude d'ensemble de sa structure administrative. Au cours de l'année, la Direction a approuvé la décentralisation de l'administration sur une base géographique, de préférence au régime actuel, où l'on délègue l'autorité à l'intérieur de services distincts. On a également commencé l'étude détaillée des modalités de l'organisation future et de la façon de la mettre sur pied.

REVUE DE L'ANNÉE

tarifs réduits et de tarifs comprenant le transport, le lit, les repas et les pourboires.

A la fin de 1959, près de 30,000 personnes utilisaient la carte de crédit Canadien National-Air Canada pour les services suivants: billets de chemin de fer, voitures-lits, voitures-restaurants, télégraphes, messageries, hôtels du CN, voyages aériens d'Air Canada, au Canada ou entre le Canada et l'étranger, location de chambres dans les hôtels Hilton-Statler, location de voitures (agences Avis, Hertz et Tilden).

"Voyagez maintenant par le CN, payez plus tard!" On peut voyager en train ou en bateau en ne versant que 10% comptant, le solde étant payable en 24 mois. En plus du transport lui-même, les frais de voiture-lit, de voiture-restaurant et d'hôtel peuvent être inclus.

77. Les résultats financiers de 1959 ont été extrêmement décevants, compte tenu surtout du niveau sans précédent atteint par le revenu national brut. Le fait que les recettes du Canadien National et de l'industrie ferroviaire en général n'aient pas suivi davantage la montée générale fait ressortir vivement les graves difficultés que les chemins de fer auront à surmonter.

78. Les recettes ont dépassé celles de l'année précédente, mais l'augmentation provient à peu près entièrement du relèvement du tarif marchandises. Le volume du trafic a légèrement augmenté, mais la part des chemins de fer du Canada dans l'ensemble du marché des transports a encore diminué. Afin de s'adapter aux besoins de l'heure, le Canadien National a accru de façon appréciable la coordination rail-route, mais ce nouveau service, qui offre d'excellentes promesses pour l'avenir, n'a pas joué un rôle assez marqué en 1959 pour modifier les résultats financiers nets.

79. Durant l'année, d'importants capitaux ont été affectés à la modernisation des installations afin que les économies résultantes aident à maintenir un rapport satisfaisant entre les dépenses et les recettes. Toutefois, l'augmentation des salaires et du prix des fournitures a non seulement neutralisé les heureux effets du relèvement de la productivité attribuable à ces immobilisations, mais, de plus, a absorbé un bonne partie des recettes nettes provenant du relèvement du tarif marchandises.

80. L'augmentation des charges fixes correspond aux montants considérables qu'il a fallu immobiliser depuis quelques années ainsi qu'à la hausse marquée du coût de l'argent. La majoration des taux d'intérêt impose un fardeau particulièrement lourd aux entreprises qui, comme le Canadien National, ne disposent que de sources limitées de capital effectif. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la révision du capital en 1952, la Compagnie a dû emprunter à peu près 68 p. cent des capitaux dont elle a eu besoin. Comme certaines dispositions de ladite loi expirent à la fin de 1960, la Direction étudie avec soin les problèmes que posera le financement futur du Réseau.

81. Les considérations qui précèdent donnent une idée de l'ampleur et de la complexité de la tâche à accomplir. La Direction n'a pas les pouvoirs voulus pour résoudre certains problèmes, ceux qui se rattachent au tarif marchandises, par exemple. On sait qu'une commission royale, créée par le gouvernement fédéral, est présentement en train d'étudier cette question ainsi que d'autres problèmes ferroviaires.

82. De son côté, le Canadien National s'efforce d'adapter ses installations, ses services et ses barèmes de prix aux exigences actuelles du marché. Pour que les chemins de fer puissent participer aussi activement et aussi efficacement que par le passé à l'expansion économique du Canada, il faut qu'ils puissent compter sur la compréhension et sur l'aide de tous les éléments de la population.

Bilan consolidé arrêté au 31 décembre 1959

ACTIF		
Disponibilités		
Encaisse.....	\$ 18,906,089	
Dettes actives.....	66,325,346	
Fournitures et approvisionnements.....	90,553,557	
Autres disponibilités.....	13,070,791	
A recevoir de l'État à compte de déficit..	6,588,290	\$ 195,444,073
<hr/>		
Caisse d'assurances.....		15,000,000
Placements dans les compagnies affiliées non consolidées.....		187,138,888
Immobilisations		
Voies.....	2,222,676,776	
Matériel.....	1,387,282,731	
Autres.....	99,119,545	
	<hr/>	
	3,709,079,052	
Moins amortissement inscrit.....	605,939,177	3,103,139,875
<hr/>		
Autres valeurs actives et imputations aux années suivantes		
Autres placements.....	1,670,083	
Paiements anticipés.....	2,758,241	
Escompte non amorti sur dette à long terme	20,255,921	
Autres valeurs actives.....	20,439,690	
Imputations aux années suivantes.....	13,566,108	58,690,043
	<hr/>	
	<hr/>	
	\$3,559,412,879	

PASSIF		
Exigibilités		
Dettes passives.....	\$ 77,060,328	
Frais courus.....	24,609,130	
Autres exigibilités.....	1,989,669	\$ 103,659,127
<hr/>		
Provision pour assurances.....		15,000,000
Autres valeurs passives et créances imputables aux années suivantes.....		25,597,459
Dette à long terme		
Titres obligataires et obligations gagées sur le matériel.....	1,341,058,970	
Prêts et obligations de l'État.....	345,684,052	1,686,743,022
	<hr/>	

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

État canadien		
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....		386,614,985
904,489,263 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company.....		904,489,263
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....		432,805,474
	<hr/>	
	1,723,909,722	
Capital-actions de filiales détenu par le public	4,503,549	1,728,413,271
	<hr/>	
	<hr/>	
	\$3,559,412,879	

Les notes de la page qui suit le Rapport du vérificateur font partie intégrante du présent bilan.

Le Contrôleur,
L. J. MILLS

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

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

J'ai examiné le bilan consolidé du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1959 et l'état consolidé de revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis compte tenu d'une réserve en ce qui a trait à l'accumulation de l'amortissement avant l'adoption de la méthode d'amortissement expliquée à la note 1, le bilan consolidé précité et l'état consolidé de revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires du Réseau au 31 décembre 1959 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres du Réseau.

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

J. A. DE LALANNE,
Comptable agréé

Le 26 février 1960.

COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 1959*Note 1. Immobilisations:*

Les additions survenues depuis le 1^{er} janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant cependant que les immeubles et le matériel appartenant au réseau au 1^{er} 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 1959 la comptabilité d'amortissement utilisée, depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels, et depuis 1956 pour les voies, les emprises et les autres biens matériels sauf les terrains. Les taux utilisés sont fondés sur la durée prévue des propriétés, mais ne compensent pas l'amortissement non inscrit antérieurement selon la comptabilité de renouvellement et de désaffectation alors en vigueur, ni le déclassement accéléré dû à l'utilisation de matériel plus moderne. Conformément à la décision prise en 1958, le montant de \$2,903,150, représentant les pertes de capital subies en 1959 à la suite de la désaffectation prématurée d'un certain nombre de locomotives à vapeur, a été débité à l'avoir propre des actionnaires. Les pertes ainsi imputées sur l'avoir propre des actionnaires au 31 décembre 1959 se chiffraient par \$9,903,150.

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

Note 2. Fournitures et approvisionnements:

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

Note 3. Capital-actions:

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

Note 4. Pensions:

Le 31 décembre 1959, les fonds accumulés au titre du passif des pensions, à la Caisse fiduciaire de pension, s'élevaient à \$229,890,244. Ce montant s'applique aux pensions versées aux termes des plans de 1935, de 1952 et de 1959, à l'exclusion des pensions versées aux termes de plans antérieurs. 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^{er} mai 1952, la Grand Trunk Western Railroad Company et quatre autres compagnies propriétaires-locataires sont tenues de verser à la caisse d'amortissement, sous forme de loyer, des montants suffisants pour effectuer le remboursement

des obligations à leur échéance et de payer l'intérêt dû sur les obligations à fonds d'amortissement, Série A, à 4 $\frac{3}{8}$ %, données en nantissement de première hypothèque et venant à échéance le 1^{er} mai 1982. La quote-part de la Grand Trunk Western est d'un cinquième, tant que chacune des autres compagnies locataires tient ses engagements. Le montant des obligations en circulation au 31 décembre 1959 s'élevait à \$53,350,000.

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 3 $\frac{1}{4}$ %, de 30 ans, venant à échéance le 1^{er} décembre 1982, au montant total de \$2,713,000 de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES

	1959	1958
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Marchandises.....	\$589,567,242	\$560,265,237
Voyageurs.....	49,954,770	50,493,785
Messageries.....	44,939,513	42,610,340
Communications.....	27,195,071	23,962,528
Autres.....	28,508,445	27,615,520
Total des recettes d'exploitation.....	740,165,041	704,947,410
DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Entretien de la voie.....	163,766,953	157,280,243
Entretien du matériel.....	154,612,382	145,971,081
Trafic.....	15,633,771	14,773,879
Transport.....	322,251,617	319,380,898
Divers.....	6,083,149	5,936,138
Administration générale.....	58,474,466	56,679,260
Total des dépenses d'exploitation.....	720,822,338	700,021,499
Recette nette d'exploitation.....	19,342,703	4,925,911
IMPÔTS ET LOCATIONS		
Impôts courus—chemin de fer.....	18,945,938	17,466,769
Location de matériel—Débit net.....	2,126,924	1,634,395
Location de propriétés exploitées en commun—Crédit ou débit net.....	42,940	89,202
Total des impôts et locations.....	21,029,922	19,190,366
Déficit net d'exploitation du chemin de fer.....	1,687,219	14,264,455
AUTRES RECETTES		
Locations de lignes.....	43,398	45,351
Loyers divers (net).....	1,600,949	1,432,538
Revenus de biens étrangers au transport.....	1,425,791	1,261,124
Revenus des hôtels.....	2,428,435	1,895,447
Dividendes.....	233,866	194,892
Intérêts.....	4,695,540	3,687,046
Divers—Débit ou crédit net.....	324,523	968,162
Profits et pertes—Crédit ou débit net.....	914,359	290,295
Total des autres recettes.....	11,017,815	9,194,267
Excédent ou déficit non compris les charges fixes.....	9,330,596	5,070,188
CHARGES FIXES		
Locations de lignes.....	133,619	133,667
Intérêts sur les titres obligataires et les obligations gagées sur le matériel..	38,691,827	33,872,693
Intérêts sur les prêts de l'État.....	12,533,180	11,097,583
Intérêts sur les autres dettes.....	272,618	345,388
Amortissement de l'escompte sur obligations.....	1,287,642	1,071,905
Total des charges fixes.....	52,918,886	46,521,236
Déficit.....	\$ 43,588,290	\$ 51,591,424

RECETTES D'EXPLOITATION

	1959	1958		1959	1958
Marchandises			Messageries		
Marchandises.....	\$573,242,412	\$545,230,647	Service des messageries.....	\$ 44,190,417	\$ 42,006,646
Aiguillage.....	5,863,492	5,628,254	Agence ferroviaire des messageries.....	749,096	603,694
Camionnage.....	3,857,000	3,924,527	Total.....	44,939,513	42,610,340
Magasinage et stationnement.....	2,295,100	2,157,349			
Transbordement par bac.....	2,292,895	1,569,081	Communications		
Silos à céréales.....	1,062,128	905,893	Service des communications.....	27,189,000	23,954,032
Quais.....	703,555	623,803	Commissions (E.-U.).....	6,071	8,496
Entreposage.....	250,660	225,683	Total.....	27,195,071	23,962,528
Total.....	589,567,242	560,265,237			
			Autres		
Voyageurs			Poste.....	12,240,264	10,378,342
Voyageurs.....	40,181,378	41,492,781	Locations (immeubles, etc.).....	1,682,857	1,731,756
Voitures-lits et voitures-salons.....	4,874,910	4,290,958	Exploitation en commun.....	267,076	353,901
Voitures-restaurants et voitures-buffets.....	3,443,490	3,401,765	Divers.....	14,318,248	15,151,521
Transbordement par bac.....	651,199	524,769	Total.....	28,508,445	27,615,520
Privilèges de gares, de trains et de bateaux...	442,406	432,599			
Restaurants.....	164,481	120,831	Total des recettes d'exploitation.....	\$740,165,041	\$704,947,410
Bagages (transport et consigne).....	182,820	213,901			
Divers.....	14,086	16,181			
Total.....	49,954,770	50,493,785			

DÉPENSES D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE			ENTRETIEN DU MATÉRIEL		
	1959	1958		1959	1958
Surintendance.....	\$ 12,246,688	\$ 11,642,469	Surintendance.....	\$ 5,135,285	\$ 4,784,461
			Machinerie		
Voie			Machines des ateliers et des centrales.....	4,506,135	4,326,327
Entretien de la voie.....	48,649,915	47,297,331	Matériel		
Traverses.....	925,677	778,289	Locomotives à vapeur.....	1,464,394	11,661,212
Rails.....	1,142,530	2,875,275	Locomotives Diesel.....	26,289,161	21,217,898
Autre matériel de voie.....	3,385,052	4,606,906	Wagons des trains de marchandises.....	43,458,028	41,081,683
Ballast.....	370,307	189,703	Wagons et voitures des trains de voyageurs...	18,432,169	19,294,237
Clôtures, paravalanches, panneaux.....	1,691,800	1,653,757	Flotte.....	1,977,502	1,671,578
Petit outillage et accessoires.....	2,623,765	2,538,593	Matériel de service.....	4,506,248	4,288,466
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	6,907,701	5,723,758	Matériel de messageries.....	810,309	851,677
Total.....	65,696,747	65,663,612	Camions.....	572,803	575,027
			Autres.....	87,010	53,371
			Total.....	97,597,624	100,695,149

<i>Constructions</i>		
Tunnels, ponts et ponceaux.....	6,047,873	6,346,991
Bâtiments de gares et bureaux.....	6,577,491	6,393,992
Bâtiments de voie.....	1,096,461	1,085,156
Postes d'eau et de combustible.....	709,775	918,339
Ateliers et dépôts.....	3,672,680	3,821,396
Silos à céréales.....	56,343	76,040
Quais.....	686,239	353,818
Centrales d'énergie.....	501,764	572,496
Autres constructions.....	28,917	66,100
Total.....	19,377,543	19,634,328
<i>Communications et signaux</i>		
Communications.....	13,645,625	11,498,079
Signaux.....	3,484,977	3,007,752
Total.....	17,130,602	14,505,831
<i>Divers</i>		
Machines pour la voie.....	4,177,154	4,053,986
Améliorations d'ordre public.....	1,104,199	980,156
Indemnités pour blessures.....	1,233,964	985,625
Assurance.....	85,173	100,140
Papeterie.....	227,073	182,345
Autres dépenses.....	1,650,865	1,481,906
Dépenses spéciales d'emprise.....	105,737	84,027
Total.....	8,534,165	7,868,185
<i>Amortissements et désaffectations</i>		
Amortissements.....	40,703,298	38,055,747
Désaffectations.....	309,203	69,646
Démolitions.....	859,875	532,009
Total.....	41,872,376	38,657,402
<i>Installations exploitées en commun</i>		
Entretien— <i>Cr. net.</i>	1,141,168	691,584
Total—Entretien de la voie.....	\$163,766,953	\$157,280,243

<i>Divers</i>		
Indemnités pour blessures.....	887,627	765,236
Assurance.....	307,286	271,254
Papeterie.....	159,348	158,045
Autres dépenses.....	1,485,365	1,478,306
Total.....	2,839,626	2,672,841
<i>Amortissements et désaffectations</i>		
Amortissement: autre matériel et machines...	1,829,542	1,538,372
Démolition des machines réformées.....	28,293	28,507
Démolition du matériel réformé.....	345,734	429,773
Amortissement: matériel roulant et flotte.....	42,486,914	39,121,392
Amort. suppl: locomotives à vapeur.....	—	7,500,000
Total.....	44,690,483	33,618,044
<i>Exploitation en commun</i>		
Entretien— <i>Cr. net.</i>	156,771	125,741
Total—Entretien du matériel.....	\$154,612,382	\$145,971,081

TRAFIC

Surintendance.....	\$ 5,636,562	\$ 5,198,919
Agences.....	5,749,906	5,463,867
Publicité.....	2,028,771	1,955,534
Associations.....	356,865	298,228
Papeterie.....	819,560	865,018
Autres.....	177,519	146,541
Total.....	14,769,183	13,928,107
Colonisation et Agriculture.....	333,923	333,032
Développement industriel.....	364,494	340,974
Développement et ressources naturelles.....	166,171	171,766
Total—Trafic.....	\$ 15,633,771	\$ 14,773,879

TRANSPORT

<i>Administration</i>		
Surintendance.....	\$ 9,609,048	\$ 9,265,234
Ordonnance.....	4,816,468	4,636,460
Total.....	14,425,516	13,901,694

DÉPENSES D'EXPLOITATION—(Fin)

	TRANSPORT (suite)	
	1959	1958
Gares		
Personnel des gares.....	46,833,991	46,347,989
Pesage, inspection et stationnement.....	219,091	220,251
Quais à houille et à minéral.....	148,760	86,682
Dépenses des gares.....	4,449,767	4,413,129
Total.....	51,651,609	51,068,051
Triages		
Chefs et personnel adjoint.....	11,740,074	11,464,234
Préposés aux trains.....	21,633,346	20,403,589
Aiguilleurs.....	1,676,484	1,793,613
Mécaniciens et chauffeurs.....	14,475,147	13,987,281
Approvisionnement en combustible et en énergie.....	2,393,553	3,040,274
Postes d'eau.....	38,340	73,337
Autres fournitures pour locomotives.....	335,156	327,850
Dépôts.....	2,859,991	3,112,945
Autres dépenses.....	544,691	441,904
Total.....	55,696,782	54,645,027
Exploitation des trains		
Mécaniciens et chauffeurs.....	26,417,623	25,765,154
Approvisionnement en combustible et en énergie.....	27,447,276	30,208,805
Postes d'eau.....	672,163	875,277
Autres fournitures pour locomotives.....	1,720,582	1,827,960
Dépôts.....	9,465,974	10,872,827
Préposés aux trains.....	31,948,019	30,628,973
Autres dépenses.....	25,380,674	23,942,841
Exploitation des voitures-lits et voitures-salons.....	5,091,265	5,298,689
Total.....	128,143,576	129,420,536
Divers		
Signalisation.....	\$ 875,576	\$ 888,976
Passages à niveau.....	1,818,457	1,850,341
Ponts mobiles.....	452,395	432,542
Télécommunications.....	14,117,551	14,203,046
Exploitation de navires.....	11,280,646	10,513,989
Messageries.....	30,603,346	28,833,772
Camionnage.....	2,766,281	2,983,287
Papeterie.....	1,552,917	1,579,995
Autres.....	2,014,101	2,053,945
Total.....	65,481,270	63,339,893

	TRANSPORT (fin)	
	1959	1958
Accidents		
Assurance.....	60,402	104,312
Déblaiement des voies.....	1,040,999	817,442
Dommages à propriété.....	257,030	328,385
Pertes et dommages—marchandises.....	4,277,176	4,242,060
Pertes et dommages—bagages.....	10,319	9,736
Blessures aux personnes.....	2,072,382	2,448,307
Total.....	7,718,308	7,950,242
Exploitation en commun		
Triages et centres communs—Crédit net.....	253,017	284,595
Autres installations communes—Crédit net.....	612,427	659,940
Total.....	865,444	944,535
Total—Transport.....	\$322,251,617	\$319,380,898

DIVERS		
Service de repas et buffets.....	\$ 5,012,802	\$ 4,934,043
Restaurants.....	164,649	126,839
Silos à céréales.....	333,381	320,865
Autres.....	572,317	554,391
Total—Divers.....	\$ 6,083,149	\$ 5,936,138

ADMINISTRATION GÉNÉRALE		
Direction générale.....	\$ 1,349,938	\$ 1,206,027
Personnel.....	15,402,110	14,256,484
Bureaux.....	1,927,870	1,518,429
Contentieux.....	929,142	781,458
Pensions.....	36,500,000	36,500,000
Papeterie.....	796,341	871,728
Frais d'estimation (lignes des États-Unis)....	16,578	14,395
Autres frais.....	1,417,541	1,407,197
Frais communs d'administration—Débit net....	134,946	123,542
Total—Administration générale.....	\$ 58,474,466	\$ 56,679,260

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1958.....			\$3,548,330,290
Immobilisations en 1959			
Améliorations à la voie.....	\$ 55,879,132		
Grands centres ferroviaires.....	23,830,649		
Télécommunications.....	15,516,786		
Bâtiments de voie.....	12,178,537		
Voies de triage et embranchements.....	3,375,887		
Machinerie: voie et ateliers.....	3,268,659		
Signaux.....	4,378,989		
Sécurité aux passages à niveau.....	765,997		
Détournement de lignes.....	4,318,192		
Autres installations.....	1,039,518		
	<hr/>		
	124,552,346		
Lignes secondaires.....	7,447,380		
Hôtels.....	3,054,231		
Matériel.....	87,015,993	\$222,069,950	
	<hr/>		
Moins désaffectations en 1959.....		61,577,523	
		<hr/>	
		160,492,427	
Dépenses du gouvernement canadien afférentes aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....		256,335	160,748,762
		<hr/>	
Immobilisations au 31 décembre 1959.....			\$3,709,079,052

ÉTAT DE L'AMORTISSEMENT INSCRIT

Amortissement inscrit au 31 décembre 1958.....			\$559,499,403
Plus fonds d'amortissement pour l'exercice			
Entretien de la voie			
Amortissement de la voie.....	\$ 40,703,298		
Entretien du matériel			
Amortissement du matériel roulant et de la flotte....	42,486,914		
Autre amortissement s'appliquant à la machinerie et au matériel.....	1,829,542		
Autres biens matériels.....	1,290,897	\$ 86,310,651	
	<hr/>		
Moins montants afférents aux désaffectations.....		42,774,027	
		<hr/>	
Moins pertes de capital au débit de l'Avoir des actionnaires—locomotives à vapeur.....	2,903,150	39,870,877	46,439,774
	<hr/>	<hr/>	
Amortissement inscrit au 31 décembre 1959.....			\$605,939,177

DETTE À LONG TERME

TITRES OBLIGATAIRES ET OBLIGATIONS GAGÉES SUR LE MATÉRIEL

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1958	Transactions en 1959 Augmentation ou diminution	Montant au 31 déc. 1959
3	15 janv. 1959	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	\$ 35,000,000	\$ 35,000,000	
3½	4 mai 1960	Canadian Northern Alberta.....	£ Sterling	550,727		\$ 550,727
3½	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario.....	£ Sterling	3,597,518		3,597,518
3	1 ^{er} janv. 1962	Grand Trunk Pacific.....	\$ can., am. ou £ St.	26,465,130		26,465,130
4	1 ^{er} janv. 1962	Grand Trunk Pacific.....	\$ can., am. ou £ St.	7,999,074		7,999,074
2¾	1 ^{er} fév. 1963(a)	Canadien National 8 ans 1½ mois.....	\$ can.	250,000,000		250,000,000
5½	15 déc. 1964(h)	Canadien National 5 ans.....	\$ can.		200,000,000	200,000,000
3	3 janv. 1966(b)	Canadien National 17 ans.....	\$ can.	35,000,000		35,000,000
2¾	2 janv. 1967(c)	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	50,000,000		50,000,000
5	15 mai 1968(h)	Canadien National 9 ans.....	\$ can.		57,600,000	57,600,000
2⅞	15 sept. 1969(d)	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	70,000,000		70,000,000
2⅞	16 janv. 1971(e)	Canadien National 21 ans.....	\$ can.	40,000,000		40,000,000
3¾	1 ^{er} fév. 1974(f)	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	200,000,000		200,000,000
2¾	15 juin 1975(g)	Canadien National 25 ans.....	\$ am.	6,000,000		6,000,000
5	15 mai 1977(h)	Canadien National 18 ans.....	\$ can.		88,200,000	88,200,000
4	1 ^{er} fév. 1981	Canadien National 23 ans.....	\$ can.	300,000,000		300,000,000
4½	15 sept. 1979	Grand Trunk Western.....	\$ can., am.	400,000		400,000
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron (Obligations de 1 ^{re} hypothèque).....	£ Sterling	795,366		795,366
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron (Obligations de 2 ^e hypothèque).....	£ Sterling	1,228,399		1,228,399
5	Perpétuelles	Obligations diverses.....	£ Sterling	88,972		88,972
4	Perpétuelles	Obligations diverses.....	£ Sterling	8,784		8,784
2¼	15 mars 1960	Obligations gagées sur le matériel: Série "U".....	\$ can.	3,300,000	2,200,000	1,100,000
2¾	15 janv. 1961	Obligations gagées sur le matériel: Série "V".....	\$ can.	3,375,000	1,350,000	2,025,000
Total des titres obligataires et obligations gagées sur le matériel(i)				1,033,808,970	307,250,000	1,341,058,970

PRÊTS ET OBLIGATIONS DE L'ÉTAT

Loi sur la revision du capital Obligations 1 ^{er} janv. 1972.....	\$ can.	100,000,000		100,000,000
Chemins de fer du gouvernement canadien Avances pour capital d'exploitation.....	\$ can.	16,988,091	4,329	16,983,762
Lois de finance et de garantie Prêts temporaires.....	\$ can.	284,796,722	96,101,455	188,695,267
Loi de remboursement, 1955 Prêts pour rachat de dettes.....	\$ can.	83,006,886	43,001,863	40,005,023
Total des prêts et obligations de l'État (i).....		484,791,699	139,107,647	345,684,052
Total de la dette à long terme.....		\$1,518,600,669	\$168,142,353	\$1,686,743,022

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

(h) Possibilité d'achat de ½ ou 1 p. cent des émissions primitives, chaque trimestre, par prélèvement sur des caisses d'achat fonctionnant en conformité des conditions s'appliquant à chaque émission.

(i) En 1959, la Compagnie a conclu des ententes en vue de l'émission, le 1^{er} janvier 1960, de \$100,000,000 d'obligations, au taux de 5¾%, pour 25 ans, avec échéance le 1^{er} janvier 1985. Les recettes ont servi à rembourser divers prêts consentis par le gouvernement du Canada.

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

ÉTAT CANADIEN

Actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$ 389,518,135	\$ 2,903,150	\$ 386,614,985
Actions privilégiées, à 4%, de la Canadian National Railway Company.....	882,320,571	22,168,692	904,489,263
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....	432,549,139	256,335	432,805,474
Total, État.....	1,704,387,845	19,521,877	1,723,909,722
CAPITAL-ACTIONS DE FILIALES DÉTENU PAR LE PUBLIC.....	4,504,203	654	4,503,549
Avoir total des actionnaires.....	\$1,708,892,048	\$ 19,521,223	\$1,728,413,271
TOTAL—DETTE À LONG TERME ET AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES.....	\$3,227,492,717	\$187,663,576	\$3,415,156,293

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des com- pagnies		
1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires).....	\$ 386,614,985
	{ Canadian National Railway Company (privilégiées).....	904,489,263
		<u>\$1,291,104,248</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	Nom de la compagnie émettrice	Appartenant à la compagnie numéro	Capital- actions émis	Appar- tenant au public
1	Canadian National Railway Company	(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	30,877,650	
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 Counties Railway Company.....	1	500,000	12,000
15	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.....	1	50,000	
16	The Great North Western Telegraph Com- pany of Canada.....	1	373,625	6,825
17	The Minnesota and Manitoba Railroad Com- pany.....	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	1,499
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 Com- pany.....	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 Com- pany.....	1	200,000	
28	Yukon Telephone Company Ltd.....	1	62,500	
29	Central Vermont Railway, Inc.	1	10,000,000	
30	Central Vermont Transportation Company....	29	200,000	
31	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Com- pany	1	3,100,000	
32	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	31	2,000,000	
33	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Com- pany.....	31	100,000	
34	Grand Trunk Western Railroad Company (ordinaires).....	1	20,000,000	
34	Grand Trunk Western Railroad Company (privilégiées).....	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	
			<u>\$4,503,549</u>	

En plus des actions de la Canadian National Railway Company, l'État canadien a investi \$432,805,474 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 1959

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale au Canada.....	23,113	36	195	23,344
Première voie principale aux États-Unis.....	1,438	182	123	1,743
Total.....	24,551	218	318	25,087
Autre voie principale.....	1,159	—	83	1,242
Embranchements, évitements et voies de triage.....	7,001	74	1,615	8,690
Total général.....	32,711	292	2,016	35,019

PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES NON CONSOLIDÉES

Compagnies	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1958	Trans-actions en 1959 Hausse ou baisse	Placement au 31 déc. 1959
The Belt Railway Company of Chicago				
Capital-actions.....	7.69	\$ 240,000		\$ 240,000
Avances.....		51,117	\$ 1,915	52,032
Chicago & Western Indiana Railroad Company				
Capital-actions.....	20	1,000,000		1,000,000
Avances.....		5,600,204	399,344	5,999,548
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company				
Capital-actions.....	50	1,500,000		1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company				
Capital-actions.....	50	1,000,000		1,000,000
Northern Alberta Railways Company				
Capital-actions.....	50	7,868,000	387,500	8,255,500
Obligations.....	50	15,549,500	787,500	16,337,000
Avances.....		150,000	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 Company				
Capital-actions.....	50	62,500		62,500
The Toronto Terminals Railway Company				
Capital-actions.....	50	250,000		250,000
Obligations.....	50	11,520,400	93,200	11,427,200
Avances.....		193,715	103,700	90,015
Trans-Canada Air Lines				
Capital-actions.....	100	5,000,000		5,000,000
Obligations.....	100	26,500,000	41,694,000	68,194,000
Avances.....		56,600,000	10,306,000	66,906,000
Vancouver Hotel Company Limited				
Capital-actions.....	50	75,000		75,000
Total.....		\$133,909,529	\$53,229,359	\$187,138,888

SOURCE ET AFFECTATION DES FONDS EN 1959

SOURCE DES FONDS

Montant à recouvrer du gouvernement canadien pour le déficit de l'année (l'acompte de \$37,000,000 reçu avant le 31 décembre 1959 y compris)...		\$ 43,588,290
Augmentation de l'amortissement inscrit		
Fonds d'amortissement pour l'année.....	\$ 86,310,651	
Moins désaffectations.....	39,870,877	46,439,774
Dette à long terme		
Augmentation: titres obligataires et obligations gagées sur le matériel	307,250,000	
Moins diminution des prêts du gouvernement canadien.....	139,107,647	168,142,353
Avoir des actionnaires—gouvernement canadien		
Émission d'actions privilégiées (4%) de la Canadian National Railway Company.....	22,168,692	
Perte de capital sur désaffectation de locomotives à vapeur au débit de l'avoir des actionnaires (actions sans valeur nominale).....	2,908,150	
Placement supplémentaire dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....	256,335	19,521,877
Diminution du capital d'exploitation.....		1,744,157
		<u>\$279,436,451</u>

AFFECTATION DES FONDS

Déficit de l'année.....		\$ 43,588,290
Immobilisations		
Additions.....	\$222,069,950	
Moins désaffectations.....	61,577,523	
	160,492,427	
Dépenses du gouvernement pour les Chemins de fer du gouvernement canadien.....	256,335	160,748,762
Avances à Air Canada.....		52,000,000
Divers.....		20,102,533
Compte courant du gouvernement canadien.....		2,996,866
		<u>\$279,436,451</u>

MATÉRIEL ROULANT MIS EN SERVICE EN 1959

Matériel de traction

Locomotives Diesel-électriques	
32 route (voyageurs) de 1800 cv	
60 route et manœuvre de 1200 cv	
4 route et manœuvre de 1400 cv	
93 route et manœuvre de 1750 cv	
50 route et manœuvre de 1800 cv	
49 manœuvre de 1000 cv	
2 manœuvre de 1200 cv	
—	
290	

1 générateur de vapeur

Matériel à marchandises

125 wagons transporteurs d'automobiles	
473 wagons plats de 50 t.	
438 wagons à ballast de 70 t.	
32 wagons à ballast de 40 t.	
200 wagons couverts chauffés de 50 t.	
—	
1,268	

Matériel à voyageurs

4 voitures-lits	
1 autorail Diesel	
—	
5	
—	

Matériel de service

5 grues pour Diesel de 30 t.	
2 grues pour Diesel de 40 t.	
1 épandeur Jordan	
2 épandeurs-excavateurs Jordan	
1 charrue à neige pour voie simple	
5 voitures à voyageurs	
20 appareils divers fabriqués dans les ateliers à l'aide d'éléments récupérés	
—	
36	

PARC

	Au 1 ^{er} janvier 1959	Mis en service	Réformés	Convertis Ajoutés Réformés	Au 31 décembre 1959	Com- mandes non livrées au 31 déc. 1959
Matériel de traction						
Vapeur de route.....	999		196		803	
Vapeur de manœuvre.....	215		53		162	
Électriques.....	50		13		37	
Diesel-électriques						
route, marchandises.....	172		1		171	
route, voyageurs.....	119	32			151	
route et manœuvre.....	978	207	3		1,182	123
manœuvre.....	467	51	1		517	
Total.....	3,000	290	267		3,023	123
Générateurs de vapeur.....	93	1	1		93	15
Matériel remorqué, marchandises						
Wagons couverts.....	79,136	125	2,635	263	76,363	
Wagons plats.....	6,569	473	151	60	6,831	27
Wagons à bestiaux.....	2,706		107		2,599	
Wagons-trémies.....	7,514		112	4	7,398	
Wagons-tombereaux.....	12,143		46	5 2	12,100	
Wagons à minerai.....	1,643				1,643	200
Wagons à ballast.....	2,729	470	37		3,162	
Wagons-citernes.....	25				25	
Wagons frigorifiques.....	5,413		98		5,315	
Wagons couverts chauffés....		200		1	201	
Wagons basculants.....	20				20	
Fourgons de queue.....	1,807		42		1,765	
Autres.....	1			2	3	
Total.....	119,706	1,268	3,228	8 329	117,425	227
Matériel remorqué, voyageurs						
Voitures ordinaires.....	959		29	7 13	924	
Voitures mixtes.....	231		7		224	
Voitures-restaurants.....	105			7	98	
Voitures de colons.....	65		8		57	
Voitures-salons.....	76			2	74	
Voitures-cafétérias.....	17			1	16	
Voitures-lits.....	488	4	2	17	473	
Voitures de touristes.....	31				31	
Wagons à bagages et à mes- sageries.....	1,431		11	2	1,418	
Wagons-poste.....	56				56	
Autromotrices.....	64	1	9		56	
Autres.....	57		5	1 1	52	
Total.....	3,580	5	71	8 43	3,479	
Matériel de service						
Éléments utilisés.....	9,735	36	354	356	9,773	5
Matériel flottant						
Bacs transbordeurs.....	8				8	
Chalands.....	6		1		5	
Vapeurs.....	15		3		12	
Remorqueurs.....	6				6	
Auxiliaires.....	2				2	
Total.....	37		4		33	

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1959	1958
Trains-milles		
Service des marchandises.....	37,754,181	37,507,065
Service des voyageurs.....	22,394,255	23,075,444
Service des travaux.....	2,407,865	2,149,598
Total des trains-milles.....	62,556,301	62,732,107
Locomotives-milles		
Service des marchandises.....	38,171,798	38,121,199
Service des voyageurs.....	19,830,190	20,860,790
Manœuvre des trains—marchandises.....	2,562,579	2,822,898
—voyageurs.....	68,210	90,431
Manœuvre de triages—marchandises.....	15,945,034	15,795,607
—voyageurs.....	1,785,950	1,750,574
Service des travaux.....	2,504,057	2,241,965
Total des locomotives-milles.....	80,867,818	81,683,464
Wagons-milles		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,169,701,119	1,191,841,547
Wagons vides.....	641,428,080	625,143,146
Voitures ordinaires et mixtes.....	4,187,391	4,815,008
Autres.....	13,039,164	12,652,979
Fourgons de queue.....	37,798,300	37,875,657
	1,866,154,054	1,872,328,337
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	2,068,552	1,256,302
Wagons vides.....	196,205	171,597
Voitures ordinaires et mixtes.....	47,495,183	49,211,066
Voitures-lits, voitures-salons et panoramiques.....	50,662,550	51,384,129
Voitures-restaurants.....	8,562,967	8,263,208
Automotrices.....	4,153,329	3,895,660
Autres wagons (bagages, messageries, etc.).....	89,626,547	89,737,555
	202,765,333	203,919,517
Service des travaux.....	5,042,176	7,361,184
Total des wagons-milles.....	2,073,961,563	2,083,609,038
Longueur moyenne des lignes exploitées.....	24,887.81	24,881.58
Trafic-marchandises		
Trafic commercial—Tonnes.....	82,202,096	79,486,001
Trafic commercial—Tonnes-milles.....	35,542,136,785	35,076,836,756
Recette par tonne.....	\$6.97357	\$6.85945
Recette par tonne-mille.....	\$0.01613	\$0.01554
Distance moyenne (en milles).....	432.38	441.30
Tonnes-milles—trafic commercial au mille de voie.....	1,423,304	1,404,774
Tonnes-milles—tous trafics au mille de voie.....	1,473,014	1,467,772
Tonnes-milles brutes (wagons, marchandises et fourgons de queue).....	81,242,327,191	81,333,724,140
Tonnes-milles nettes (transports commerciaux et en service).....	36,422,957,318	36,521,092,001
Trains-heures, acheminement des marchandises.....	1,890,372	1,926,131
Tonne-milles brutes par heure de train de marchandises.....	42,937	41,764
Vitesse moyenne des trains de marchandises (milles-heure).....	20.0	19.5
Charge brute moyenne—train de marchandises (en tonnes).....	2,150	2,145
Milles de locomotive à vapeur par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	75	73
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les éléments mis en réserve).....	215	215
Trafic-voyageurs		
Voyageurs transportés.....	12,693,777	12,737,113
Voyageurs-milles.....	1,272,152,625	1,268,780,666
Recette par voyageur.....	\$3.16544	\$3.25763
Parcours moyen par voyageur (en milles).....	100.22	99.61
Recette par voyageur-mille.....	\$0.03159	\$0.03270
Voyageurs-milles au mille de voie.....	51,115	50,993
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	71.6	80.1
Milles de locomotive à vapeur par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	99	136
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les éléments mis en réserve).....	399	435
Revenu net de l'exploitation du chemin de fer		
Recette brute au mille de voie.....	\$29,740	\$28,332
Dépense brute au mille de voie.....	\$29,808	\$28,905
Déficit net de l'exploitation au mille de voie.....	\$ 68	\$ 573

TONNAGE COMMERCIAL PAR DENRÉE

	Année 1959 Tonnes	Année 1958 Tonnes	Augmentation ou Diminution	
			Tonnes	Pour-centage
Produits agricoles				
Blé.....	6,595,692	6,638,859	43,167	.65
Autres céréales.....	3,166,054	3,408,176	242,122	7.10
Dérivés des céréales.....	3,206,874	3,300,170	93,296	2.83
Fruits frais ou congelés.....	355,071	373,431	18,360	4.92
Légumes frais ou congelés.....	680,223	730,393	50,170	6.87
Autres produits agricoles.....	1,107,538	1,173,934	66,396	5.66
Total des produits agricoles.....	15,111,452	15,624,963	513,511	3.29
Animaux et produits d'origine animale				
Bétail.....	280,417	302,646	22,229	7.34
Beurre, œufs, fromage.....	47,975	52,159	4,184	8.02
Viandes fraîches, poissons et produits d'abattoirs et de conserveries (comestibles).....	284,520	289,048	4,528	1.57
Autres produits d'origine animale (non comestibles).....	136,645	152,602	15,957	10.46
Total des denrées animales.....	749,557	796,455	46,898	5.89
Produits minéraux				
Houille.....	8,112,743	8,535,371	422,628	4.95
Coke.....	794,786	799,999	5,213	.65
Minerai de fer.....	3,661,202	1,997,265	1,663,937	83.31
Minerai d'aluminium et concentrés.....	388,837	464,498	75,661	16.29
Minerai de cuivre et concentrés.....	378,064	381,985	3,921	1.03
Minerai de nickel-cuivre et concentrés.....	1,642,779	1,343,524	299,255	22.27
Minerais (non-ferreux) et concentrés (N.A.D.).....	1,110,853	1,385,981	275,128	19.85
Pétrole brut.....	234,372	271,370	36,998	13.63
Sable, gravier et pierre concassée pour la construction	8,157,507	8,416,150	258,643	3.07
Gypse brut.....	2,138,487	1,682,262	456,225	27.12
Autres produits minéraux non métalliques.....	4,016,700	3,425,820	590,880	17.25
Total des produits minéraux.....	30,636,330	28,704,225	1,932,105	6.73
Produits forestiers				
Billes, poteaux, perches et pilots (non compris le bois de chauffage).....	934,377	935,550	1,173	.13
Bois de sciage, d'œuvre et contre-plaqués.....	4,433,484	4,026,108	407,376	10.12
Bois à pâte.....	2,988,337	3,505,414	517,077	14.75
Autres produits forestiers.....	308,345	208,803	99,542	47.67
Total des produits forestiers.....	8,664,543	8,675,875	11,332	.13
Produits manufacturés et divers				
Sidérurgie: gueuses, loupes et lingots.....	606,832	368,184	238,648	64.82
Produits finis (fer et acier).....	420,370	637,792	217,422	34.09
Métaux non ferreux: mattes, saumons et lingots.....	1,031,261	1,051,139	19,878	1.89
Machinerie, chaudières et moulages.....	331,174	310,371	20,803	6.70
Essence.....	2,218,810	2,237,256	18,446	.82
Fuel-oil.....	1,997,498	1,870,008	127,490	6.82
Autres produits pétroliers.....	675,086	653,040	22,046	3.38
Ciment.....	1,188,834	1,384,992	196,158	14.16
Plâtre, chaux, brique, pierre de taille, tuiles et tuyaux non métalliques.....	692,033	719,261	27,228	3.79
Pâte de bois.....	1,414,748	1,350,409	64,339	4.76
Papier-journal.....	2,121,482	1,989,605	131,877	6.63
Carton et panneaux de pâte de bois.....	935,469	847,069	88,400	10.44
Papier autre que papier-journal.....	698,310	659,199	39,111	5.93
Boissons.....	343,318	337,496	5,822	1.73
Conserves.....	746,207	766,381	20,174	2.63
Sucre.....	259,659	248,631	11,028	4.44
Instruments aratoires et tracteurs agricoles.....	157,560	135,983	21,577	15.87
Automobiles, camions et accessoires.....	2,145,412	1,750,779	394,633	22.54
Engrais chimiques.....	897,741	1,030,766	133,025	12.91
Déchets de métaux.....	1,018,051	827,991	190,060	22.95
Produits chimiques et acides (N.A.D.).....	934,683	892,870	41,813	4.68
Autres, en wagons complets, non mentionnés ci-dessus	5,146,336	4,701,108	445,228	9.47
Total des produits manufacturés et divers.....	25,980,874	24,770,330	1,210,544	4.89
Toutes les marchandises par wagon non complet.....	892,783	914,153	21,370	2.34
Total général.....	82,035,539	79,486,001	2,549,538	3.21

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)	(Milliers)	c.	(Millions)	c.		\$
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	43,303	14,814	.982	831	2.048	83,506	.590
1937	198,397	180,789	17,608	6,684	10,924	53,270	42,346	15,165	1.014	953	1.987	84,363	.613
1938	182,242	176,175	6,067	6,929	892	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	5,079	46,521	51,591	35,077	1.554	1,269	3.270	113,086	1.798
1959	740,165	720,822	19,343	10,012	9,331	52,919	43,588	35,542	1.613	2,172	3.159	111,538	1.905

CHEMINS DE FER NATIONAUX

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT POUR 1960

	Projets pour 1960	Parachè- vement de travaux approuvés au cours d'années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1960	Prévisions budgé- taires de 1959
(En milliers de dollars.)					
PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE:					
Construction de nouvelles lignes, dévia- tions ou abandon de lignes.....	41,327	9,135	50,462	11,862	8,567
Améliorations à la voie.....	51,817	2,251	54,068	52,841	62,802
Grands centres ferroviaires.....	38,540	39,192	77,732	25,931	27,034
Voies de triage et voies industrielles.....	1,189	2,248	3,437	1,822	2,948
Bâtiments.....	5,049	23,753	28,802	21,123	20,446
Sécurité aux passages à niveau.....	297	—	297	297	736
Signaux.....	4,632	6,834	11,466	6,083	7,073
Machinerie: voie et ateliers.....	3,477	2,426	5,903	4,306	3,827
Généralités.....	17,685	5,669	23,354	19,909	20,601
Télécommunications.....	9,890	32,682	42,572	26,033	18,261
Total, Propriété ferroviaire.....	173,903	124,190	298,093	170,207	172,295
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS.....	—	2,812	2,812	2,259	10,141
HÔTELS.....	1,268	2,433	3,701	3,315	3,568
MATÉRIEL.....	22,257	35,616	57,873	34,977	88,480
	197,428	165,051	362,479	210,758	274,484
PLACEMENTS DANS LES FILIALES.....	1,842	5,000	6,842	6,842	17,416
	199,270	170,051	369,321	217,600	291,900
<i>Moins—Ouvrages inachevés.....</i>	—	—	—	30,000	38,000
Total—National-Canadien, Dépenses de premier établissement.....	199,270	170,051	369,321	187,600	253,900
Fonds de roulement.....	10,000	—	10,000	10,000	—
Total—National-Canadien, Sommes requisés.....	209,270	170,051	379,321	197,600	253,900

REMARQUE: Les sommes requises pour le remboursement et (ou) le retrait de titres échus apparaissent à la page 8 du présent rapport.

AIR CANADA, SOMMES REQUISES

A inclure dans la Loi sur le financement et
la garantie.....

Total—Sommes requises.....

82,350	—	82,350	82,350	57,000
291,620	170,051	461,671	279,950	310,900

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RELEVÉ DES AUTORISATIONS REQUISES EN MATIÈRE DE FINANCE
À L'ÉGARD DU BUDGET DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

Année 1960.....	(En milliers de dollars)
<i>Dépenses brutes d'établissement</i>	
Propriété ferroviaire.....	\$170,207
Construction d'embranchement.....	2,259
Hôtels.....	3,315
Matériel.....	34,977
	210,758
Placements dans les compagnies affiliées.....	6,842
	217,600
Moins—Ouvrages inachevés.....	30,000
	187,600
<i>Fonds de roulement requis</i>	
Sommes requises pour assurer les fonds provisoires nécessaires aux réparations du pont Jacques-Cartier pour en effectuer la coordination avec la Voie mari- time du Saint-Laurent.....	
	10,000
Total—National-Canadien, dépenses requises.....	197,600
Air Canada—Sommes requises.....	82,350
	\$ 279,950
<i>Source des fonds</i>	
Dépréciation accumulée.....	\$112,000
<i>Émission de titres:</i>	
Actions privilégiées.....	22,800
Emprunts supplémentaires—1960.....	62,800
	197,600
Emprunt—Air Canada.....	82,350
	\$ 279,950
<i>Du 1^{er} janvier 1961 au 30 juin 1961</i>	
Autorisation financière intérimaire requise à l'égard de projets d'immobilisa- tions approuvés en 1960 et au cours des années précédentes	
<i>Dépenses brutes d'établissement:</i> National-Canadien.....	
	66,000
Air Canada.....	
	20,000
	86,000
Financement de ces dépenses:	
Disponibilité provenant des accumulations de dépréciation et d'autres sources.....	
	50,000
	\$ 36,000
<i>Émission de titres:</i>	
Actions privilégiées.....	11,000
Emprunts supplémentaires—National-Canadien.....	5,000
—Air Canada.....	20,000
	\$ 36,000

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS DEMANDÉES

Autorisation est demandée de conclure des contrats avant le 1 ^{er} juillet 1961, en vue de l'acquisition de matériel nouveau et d'additions et améliorations générales, venant en cours de paiement après l'année civile 1960, pour des montants n'excé- dant pas, dans l'ensemble.....	\$ 51,000
---	-----------

AUTORISATIONS ACTUELLES EN FAIT DE FINANCEMENT

En vertu de la disposition 3 (1) b) de la LOI DE 1959 SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE), on peut maintenant consacrer un montant global de 130 millions de dollars à des fins de financement. Les prélèvements prévus sur ce montant s'élèvent à 87 millions (propriété ferroviaire et matériel) et à 43 millions (avances de fonds à la compagnie Air Canada).

RÉSUMÉ DES PROJETS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT À L'ÉGARD DE LA PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE, PAR RÉGION

COÛT GLOBAL DES PROJETS ENVISAGÉS EN 1960 ET COÛT DU PARACHÈVEMENT DES OUVRAGES APPROUVÉS AU COURS DES ANNÉES PRÉCÉDENTES

	Région de l'Atlantique							Total
	District des Maritimes	District de Terre-Neuve	Région centrale	Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres régions	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes.....	310,000	—	46,019,600	4,132,200	—	—	—	50,461,800
Améliorations à la voie.....	7,228,900	2,652,000	13,452,200	29,171,000	1,476,100	87,700	—	54,067,900
Grands centres ferroviaires.....	6,816,700	1,790,000	48,411,773	20,642,000	72,000	—	—	77,732,473
Voies de triage et embranchements.....	312,200	272,400	596,700	2,201,400	45,000	10,000	—	3,437,700
Bâtiments.....	395,800	744,800	22,477,700	4,672,000	498,400	12,500	—	28,801,200
Sécurité aux passages à niveau.....	—	—	203,000	52,500	11,200	30,000	—	296,700
Signaux.....	2,556,000	—	3,447,300	5,462,700	—	—	—	11,466,000
Machineries: voie et ateliers.....	924,100	447,400	908,200	3,162,600	413,400	47,100	—	5,902,800
Généralités.....	574,500	231,800	2,828,000	2,470,500	266,400	20,000	16,063,400	23,354,600
Communications.....	—	—	—	—	—	—	42,571,971	42,571,971
Total—Propriété ferroviaire.....	19,118,200	6,138,400	138,344,473	71,966,900	2,782,500	207,300	59,535,371	298,093,144
Dépenses—1960.....	16,852,200	4,860,900	54,167,800	51,853,500	2,692,800	182,300	39,597,200	170,206,700

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

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
Beattyville—Chibougamau—Saint-Félicien.....	Chapitre 49, 1954	297.6	40,825,000
Bartibog—Health 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 estimatives au 31 décembre 1959	Montant requis pour le parachèvement	Dépenses en 1960
	Total	Immobilisations			
Terrace—Kitimat.....	11,500,000	11,500,000	10,950,000	100,000	100,000
Beattyville—Chibougamau—St-Félicien.....	35,000,000	34,930,000	34,486,900	443,100	393,000
Bartibog—Health Steele Mines...	2,800,000	2,800,000	2,426,000	35,000	35,000
Sipiwesk—Thompson.....	4,500,000	4,500,000	4,199,000	301,000	301,000
Optic Lake—Chisel Lake.....	10,165,000	10,165,000	5,516,700	1,933,300	1,430,000
	63,965,000	63,895,000	57,578,600	2,812,400	2,259,000
<i>Moins</i> —Subvention à la ligne Beattyville—Chibougamau—St-Félicien.....	7,360,750	7,360,750	7,360,750	—	—
	56,604,250	56,534,250	50,217,850	2,812,400	2,259,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

HÔTELS

	Sommes requises pour parachever les ouvrages approuvés au cours des années précédentes		Total	Dépenses en 1960
	Projets de 1960			
	\$	\$	\$	\$
Nova Scotian, Halifax.....	141,000	2,194,500	2,335,500	2,335,500
Château Laurier, Ottawa.....	347,700	92,000	439,700	280,700
Fort Garry, Winnipeg.....	—	30,600	30,600	30,600
Bessborough, Saskatoon.....	94,000	116,000	210,000	210,000
Macdonald, Edmonton.....	128,000	—	128,000	128,000
Jasper Park Lodge, Jasper.....	401,000	—	401,000	174,000
Autres hôtels.....	75,000	—	75,000	75,000
	1,186,700	2,433,100	3,619,800	3,233,800
Reine Elisabeth, Montréal.....	81,000	—	81,000	81,000
	1,267,700	2,433,100	3,700,800	3,314,800

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

MATÉRIEL

	Projets de 1960	Sommes requis pour achever les ouvrages autorisés au cours des années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1960
	\$	\$	\$	\$
Nouveau				
Autorisation est demandée de financer l'achat du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement et (ou) l'achat ont été autorisés en vertu des lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années antérieures.....	—	33,507,000	33,507,000	20,707,000
140 locomotives				
9 wagons à voyageurs				
300 wagons à marchandises				
5 unités de matériel de service				
454				
Autorisation est demandée de commander du matériel au coût estimatif de \$15,734,000, dont \$5,638,000 seront requis pour financer les livraisons attendues en 1960.....	15,734,000	—	15,734,000	5,638,000
1,366 wagons à marchandises				
5 unités de matériel de service				
1,371				
	15,734,000	33,507,000	49,241,000	26,345,000
Additions, transformations et véhicules routiers.	6,522,600	2,109,900	8,632,500	8,632,500
Total—Matériel.....	22,256,600	35,616,900	57,873,500	34,977,500

NOTA: Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES

	Budget de 1960
<i>Toronto Terminals Railway Company</i>	
Besoins estimatifs: \$73,400—Contribution du National-Canadien—50 p. 100.....	36,700
<i>Northern Alberta Railways</i>	
Besoins estimatifs: \$2,890,610—Contribution du National-Canadien—50 p. 100.....	1,445,300
<i>Chicago and Western Indiana Railroad</i>	
Avances en vertu des ententes du 31 mars 1926 et du 1 ^{er} mai 1952.....	360,000
<i>Canadian National Transportation, Limited.....</i>	5,000,000
Total National-Canadien.....	6,842,000
<i>Air Canada—Sommes requises</i>	
Avances à l'égard d'immobilisations (1960 seulement).....	82,350,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RACHAT D'OBLIGATIONS ÉMISES POUR IMMOBILISATIONS,
Y COMPRIS DES VERSEMENTS À L'ÉGARD DU PRINCIPAL GAGÉ SUR LE
MATÉRIEL AU COURS DE L'ANNÉE QUI SE TERMINERA LE
31 DÉCEMBRE 1960

Date d'échéance en 1960		Montant
15 janvier	Certificats 2½% du National-Canadien, gagés sur le matériel, série "V".....	675,000
15 mars	Certificats 2½% du National-Canadien, gagés sur le matériel, série "U".....	1,100,000
4 mai	Actions-obligations de première hypothèque, 3½%, de la <i>Canadian Northern Alberta Railway Company</i>	550,727*
15 juillet	Certificats 2½% du National-Canadien, gagés sur le matériel, série "V".....	675,000
		<u>3,000,727</u>

*Somme équivalente à la valeur, au pair, de l'arriéré (£113,163) de l'émission, à raison de \$4.86½. Le montant qu'il faudra emprunter sera fondé sur le cours du change en vigueur à la date d'échéance.

<i>Obligations qu'il faudra acheter en vue d'établir le fonds d'acquisition</i>		
Obligations 5½% de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 15 décembre 1964...		4,000,000
Obligations 5% de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 15 mai 1968.....		2,400,000
Obligations 5% de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 15 mai 1977.....		1,800,000
Obligations 5½% de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 1 ^{er} janvier 1985.....		2,000,000
		<u>10,200,000</u>
		<u>13,200,727</u>
(Mettons).....		<u>13,201,000</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET D'EXPLOITATION—ANNÉE 1960

	Budget de 1960	Résultats acquis de 1959
	(Milliers de dollars)	
<i>Recettes d'exploitation</i>	\$760,000	\$740,165
<i>Dépenses d'exploitation</i>		
Entretien:		
Voie ferrée.....	162,600	163,767
Matériel.....	150,600	154,612
Total.....	313,200	318,379
Transport.....	318,900	322,252
	632,100	640,631
Trafic.....	15,400	15,634
Exploitations diverses du chemin de fer.....	6,000	6,083
Généralités.....	57,100	58,474
Total.....	710,600	720,822
<i>Recettes nettes d'exploitation</i>	49,400	19,343
<i>Impôts et loyers</i>	20,500	21,030
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	28,900	(1,687)
Autres revenus.....	17,800	11,018
Disponibilités pour le paiement des charges fixes.....	46,700	9,331
Charges fixes.....	70,700	52,919
Déficit.....	\$ 24,000	\$ 43,588

NOTE: L'estimation des dépenses d'exploitation pour 1960 repose sur les prix du matériel, l'échelle des salaires et le tarif marchandises en vigueur en 1959.

Le PRÉSIDENT: Il nous reste quelques autres postes à examiner; j'espère que nous pourrons tous les passer. Je n'ignore pas que nous sommes invités à faire un voyage demain. Mais si nous ne terminons pas l'examen de ces postes ce soir, il nous faudra renoncer à ce voyage par avion demain; nous devons l'effectuer plus tard, car l'avion DC-8 inaugure son service vendredi. Vous ferez un aussi bon voyage vendredi, seulement il vous faudra en acquitter les frais.

Passons maintenant au rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*. Adoptons-nous le rapport?

M. BROOME: Je propose que le rapport soit approuvé.

Appuyé de M. Drysdale.

(La proposition est adoptée.)

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Montréal, le 3 février 1960

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 bilan de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, au 31 décembre 1959 et l'état de compte connexe intitulé "Excédent de capital" pour l'année close le même jour.

En août 1958, la *Banco Cubano 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%. Le premier des cinq versements annuels a été fait en août 1959 de sorte qu'au 31 décembre 1959, le principal qui restait à remettre aux termes du contrat s'élevait à \$1,792,000. Une lettre de crédit signée par les acquéreurs et confirmée par la *Bank of America*, de New York, garantit les paiements à venir.

L'exploitation des services de transport maritime ayant pris fin, des dispositions ont été prises en vue de transférer, du point de vue de l'administration, la personnalité juridique de la Compagnie au gouvernement du Canada. Le Conseil d'administration actuel, qui est également celui de la *Canadian National Railway Company*, sera remplacé par un conseil composé de hauts fonctionnaires désignés par le gouvernement fédéral. La direction générale sera remplacée de la même façon.

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

D. GORDON.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1959

ACTIF		PASSIF	
<i>Encaisse</i>		<i>Obligations échues et comptes à payer.....</i>	
Comptes généraux.....	\$ 19,776		\$ 98,525
Dépôt à terme (y compris le montant de \$1,120,000, représentant le capital et l'intérêt versés en vertu de vente des navires).....	1,405,000	\$1,424,776	
<i>Placements en valeurs</i>		<i>Prêts et avances de l'État</i>	
Placements (prix coûtant).....	3,066,585	Emprunt à 2½% remboursable semestriellement; échéance le 1 ^{er} septembre 1963.....	\$2,000,000
Intérêts courus s'y rattachant.....	28,415	Déjà remboursé.....	1,075,000
			\$ 925,000
		Avance pour capital d'exploitation.....	150,000
			1,075,000
		Intérêts courus s'y rattachant.....	23,940
			1,098,940
<i>Inventaire des approvisionnements (valeur estimative de récupération).....</i>	2,909	AVOIR DES ACTIONNAIRES	
<i>Accord de vente des navires</i>		<i>État canadien</i>	
Versements annuels de capital de \$448,000 (1960 à 1963).....	1,792,000	16,400 actions autorisées et émises, d'une valeur nominale de \$100 chacune.....	\$1,640,000
Intérêts courus s'y rattachant.....	32,805	Moins escompte sur le capital-actions émis.....	40,000
	1,824,805		1,600,000
		Excédent de capital (voir le relevé ci-joint).....	3,550,025
			5,150,025
			<u>\$6,347,490</u>
			<u>\$6,347,490</u>

Le Contrôleur,
L. J. MILLS.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

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

J'ai examiné le bilan de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited au 31 décembre 1959, et l'état de l'excédent de capital pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état de l'excédent de capital s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1959, et des transactions de l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

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

Le 3 février, 1960,

J. A. DE LALANNE,
Comptable agréé.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

EXCÉDENT DE CAPITAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1959

Excédent au 31 décembre 1958.....		\$3,500,910
<i>Plus:</i>		
Intérêts sur dépôts à terme.....	\$ 49,689	
Intérêts sur placements.....	105,489	
Intérêts sur accord de vente.....	103,687	
Autres recettes provenant de la vente du mobilier de bureau, etc.....	3,822	
		262,687
<i>Moins:</i>		
Règlement de réclamations en suspens.....	16,943	
Intérêts sur prêts et avances de l'État.....	30,926	
Coût des pensions.....	32,197	
Rajustement net de l'inventaire des approvisionnements au niveau de la valeur estimative de récupération.....	47,924	
Administration et dépenses générales.....	85,582	
		213,572
Excédent au 31 décembre 1959.....		\$3,550,025

Le prochain poste à étudier est le rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Broome propose l'adoption du rapport, appuyé de M. Fraser.

(La proposition est approuvée).

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Montréal, le 26 février 1960

A l'honorable George Hees
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 17 de la Loi sur la revision 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 1959.

Le Gouverneur en conseil a été prié d'autoriser la libération des obligations suivantes, conformément à une résolution en date du 26 février 1959; le décret du conseil C.P. 1959-313, en date du 19 mars 1959, a autorisé ladite libération:

Canadian Northern Railway Company 3½%	
(obligations de 1 ^{re} hypothèque) venant à	
échéance le 20 juillet 1958	£ 359,869
	\$ 508,666
Grand Trunk Western Railway Company 4%	
(obligations de 1 ^{re} hypothèque) venant à	
échéance le 1 ^{er} juillet 1950	£ 649,500
	\$ 1,293,500

Conformément à la décision prise en 1958, la valeur comptable du capital-actions a été réduite de \$2,903,150 durant l'année, montant qui représente les pertes de capital subies en 1959 par les Chemins de fer Nationaux au Canada à la suite de la désaffectation prématurée d'un certain nombre de locomotives à vapeur, vu l'insuffisance des réserves pour amortissement prévues à cette fin. Les pertes ainsi imputées sur le capital-actions au 31 décembre 1959 se chiffraient par \$9,903,150.

Les Dépositaires ont l'honneur de vous présenter ci-joint le bilan au 31 décembre 1959.

D. GORDON,
Pour les Dépositaires.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1959

ACTIF		PASSIF
Créances pour capital des prêts—		Capital-actions détenu par le Canadian National Railway Company—5,000,000 d'actions sans valeur nominale. \$ 368,614,985.02
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$312,334,805.10	
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 ^{er} janvier 1937, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des Titres.....		98,577,547.14
Valeurs en mains—		
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....	—	Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excédait la valeur initiale établie au 1 ^{er} janvier 1937..
Autres valeurs—Voix Annexe A.2.....	—	948,604,757.39
	\$ 1,317,219,742.41	\$ 1,317,219,742.41

Le Contrôleur,

L. J. MILLS

CERTIFICAT DU VÉRIFICATEUR

J'ai examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1959.

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 mon avis, le bilan ci-dessus est bien dressé de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires du Trust au 31 décembre 1959, conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

J. A. DE LALANNE,

Comptable agréé.

Daté à Montréal,
le 26 février 1960.

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	
Chemin de fer Canadian Northern—	
Prêt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Prêt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Prêt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Prêt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
@Prêt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
@Prêt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
@Prêt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
@Prêt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
@Prêt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
@Prêt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Prêt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
@Prêt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
@Hypothèque couvrant les prêts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	\$ 312,334,805.10
Chemin de fer Grand Trunk:	
Prêt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Prêt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Prêt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Prêt 4%, au G.T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Total Grand Trunk.....	\$ 118,582,182.33
Chemin de fer Grand Trunk Pacific:	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Prêt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Prêt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Prêt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Prêt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98
Total Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599.08

BILLETS ET NANTISSEMENTS	
Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
(Billet à vue 6%.....)	5,700,000.00
(Obligations de 1ère hypothèque 3½%.....)	5,109,999.99
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	
Billets à vue 6%.....	25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
(Billet à vue 4%.....)	15,000,000.00
(Obligations sans garanties spécifiques 4% G.T.P.....)	15,000,000.00
Obligations de 1ère hypothèque 3%.....	
Obligations sterling 4%.....	\$ 33,048,000.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	7,499,952.00
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88

(à suivre)

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1—Fin

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

PRÊTS	BILLETS ET NANTISSEMENTS
Canadian National Railway Company—	
Prêt 6%, crédit 139, 1923..... \$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern..... \$ 12,655,019.57
	{ Certificats du séquestre G.T.P..... 3,313,530.01
	{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémentation)..... 1,530,831.96
Prêt 5%, crédit 137, 1924..... 10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 1,318,315.86
	{ Certificats du séquestre G.T.P..... 4,691,173.58
	{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémentation)..... 1,530,822.24
Prêt 5%, crédit 377, 1925..... 10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 9,496,718.21
	{ Certificats du séquestre G.T.P..... Cr. 1,422,425.17
	{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémentation)..... 1,530,802.80
Prêt 5%, crédit 372, 1926..... 10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 9,062,624.30
	{ Certificats du séquestre G.T.P..... Cr. 364,898.78
	{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémentation)..... 1,530,880.56
Prêt 5%, crédit 336, 1929..... 2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company..... 2,932,652.91
Prêt 5% et 5½%, chapitre 22, 1931..... 29,910,400.85	Billets à vue 5%, et 5½% Canadian National Railway Company 29,910,400.85
Prêt 5½%, chapitre 6, 1932..... 11,210,815.56	Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company..... 11,210,815.56
Moins: rectification autorisée par la Loi sur la révision du capital, 1937..... Cr. 1,666,897.57	
Total Canadian National Railway Company..... \$ 96,936,971.75	
Total des prêts..... \$ 643,860,558.26	

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.2

VALEURS TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES, CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LA RÉVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

Description des émissions	Montant Sterling
	£
Obligations de 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	534,097
Obligations de 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345
Obligations de 1 ^{re} hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	1,754,500
Obligations, 4% Grand Trunk Pacific Rly. Co. échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	90,900

Le PRÉSIDENT: Il serait à propos de présenter une motion pour que soient approuvés le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada et celui de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. McPhillips présente la motion, avec l'appui de M. Smith (*Simcoe-Nord*).
(Assentiment.)

J. A. de LALANNE

Comptable Agréé

507 Place d'Armes, Montréal

le 10 mars 1960

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

Monsieur,

A titre de vérificateur du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, je sou mets au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1959.

Le rapport annuel du Réseau comprend, outre les états financiers, mon rapport signé reproduit ci-après.

"J'ai examiné le bilan consolidé du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1959 et l'état consolidé de revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, compte tenu d'une réserve en ce qui a trait à l'accumulation de l'amortissement avant l'adoption de la méthode d'amortissement expliquée à la note 1, le bilan consolidé précité et l'état consolidé de revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires du Réseau au 31 décembre 1959 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres du Réseau.

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

Le rapport annuel renferme en outre divers relevés financiers et statistiques qui donnent des renseignements supplémentaires en ce qui concerne la structure corporative du Réseau, ses placements, immobilisations et dette à long terme, de même que des détails sur les revenus et dépenses, et d'amples statistiques sur les opérations.

Je limiterai donc mes observations à quelques-uns de ces item qui m'apparaissent en ce moment les plus à propos et les plus importants.

Immobilisations

Le placement en immobilisations compris dans la consolidation augmenta au cours de l'année d'un montant net de \$114,308,988, établi comme suit:

Additions	\$222,069,950	
Moins: Désaffectations	61,577,523	
	<hr/>	
	160,492,427	
 <i>Ajouter: Dépenses du Gouvernement du Canada</i>		
pour les Chemins de fer du Gouver-		
nement canadien	256,335	\$160,748,762
	<hr/>	
 Augmentation de l'amortissement inscrit—		
Pourvu à même les opérations de 1959	86,310,651	
Moins: Charges pour désaffectations	39,870,877	46,439,774
	<hr/>	<hr/>
Augmentation nette		\$114,308,988

Ainsi l'amortissement pourvu pour l'année 1959 est quelque peu plus élevé que celui pourvu pour l'année précédente.

Conformément à la pratique adoptée en 1958, des pertes de capital au montant de \$2,903,150 encourues en 1959 lors de la désaffectation hâtive de locomotives à vapeur ont été débitées à l'avoir des actionnaires et ne font pas partie du déficit recouvrable de \$43,588,290.

Le total de telles pertes de capital débitées à l'avoir des actionnaires atteignait au 31 décembre 1959 la somme de \$9,903,150.

Placements dans les compagnies affiliées non consolidées

Ce poste s'augmenta de \$53,229,359 durant l'année, dont un montant de \$52,000,000 s'applique à Air-Canada, portant ainsi à \$140,000 le total des placements et avances à cette compagnie.

Caisse d'assurance et réserve

Au 31 décembre 1959, l'avoir de cette caisse s'établissait ainsi:

Valeurs—au prix coûtant	\$14,693,178
Encaisse, intérêt couru, etc., moins comptes à payer ..	306,822
	<hr/>
	\$150,000,000

Le cours de ces valeurs au 31 décembre 1959 était d'environ 21% moindre que leur coût. Cependant, il est probable qu'aucune perte ne sera encourue, à moins qu'il ne soit jugé nécessaire de vendre certaines de ces valeurs avant leur échéance.

Les pertes estimatives en cours au 31 décembre 1959 imputables sur la réserve se chiffraient à \$771,518, consistant en quelque 450 réclamations individuelles de différents montants se rapportant aux pertes sur les bâtisses, matériel roulant, navires, etc.

Dette à long terme

Au cours de l'année 1959 la dette à long terme accusa une augmentation nette de \$168,142,353, soit une augmentation de \$307,250,000 pour les émissions dans le public et une réduction de \$139,107,647 pour les prêts et obligations du Gouvernement du Canada.

Le premier janvier 1960, la compagnie émit d'autres obligations pour un montant de \$100,000,000, dont le produit servit à réduire davantage les prêts du Gouvernement.

Les trois émissions publiques de 1959 et celle du premier janvier 1960 renferment une condition par laquelle des montants de $\frac{1}{2}\%$ ou 1% des émissions premières peuvent être achetés trimestriellement pourvu que les obligations soient disponibles sur le marché libre à des prix n'excédant pas ceux des émissions premières. La somme annuelle requise pour remplir cette condition pourrait atteindre 10 millions de dollars.

Il serait peut-être intéressant de noter que les émissions échéant en 1960 et 1961 sont relativement minimes, tandis que les émissions échéant le premier janvier 1962 et le premier février 1963 se chiffrent à \$34,464,204 et \$250,000,000 respectivement, et que les taux d'intérêt sur ces obligations sont considérablement moindres que ceux actuellement en vigueur.

De plus, la période de dix ans relative à l'exemption du paiement des intérêts sur \$100,000,000 d'obligations émises au Gouvernement du Canada en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, expire le 31 décembre 1961.

Avoir des actionnaires

L'avoir des actionnaires s'augmenta au cours de l'année d'un montant net de \$19,521,223, établi comme suit:

Émissions d'actions privilégiées	\$22,168,692
Augmentation du capital investi dans les chemins de fer du Gouvernement canadien	256,335
	<hr/>
	22,425,027
Moins: Diminution du capital-actions de filiales détenu par le public	654
	<hr/>
	22,424,373
Moins: Perte provenant de la désaffectation hâtive de locomotives à vapeur	2,903,150
	<hr/>
Augmentation nette	<u><u>\$19,521,223</u></u>

Il devrait aussi être fait mention que la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, en vertu de laquelle le Ministre des finances est autorisé à acheter annuellement des actions privilégiées 4% de la compagnie jusqu'à concurrence d'une limite déterminée, ne s'applique qu'aux années 1952 à 1960 inclusivement.

Résultat des opérations—Année 1959

Les opérations pour l'année 1959 ont accusé un déficit de \$43,588,290, dont \$37,000,000 furent recouvrés du Gouvernement du Canada, laissant un solde à recevoir de \$6,588,290.

On remarquera à l'état du revenu et des relevés s'y rapportant que les revenus d'exploitation du chemin de fer ont enregistré des augmentations dans tous les services, à l'exception du service des voyageurs dont le revenu a encore diminué en 1959; on remarquera également que les dépenses d'exploitation du chemin de fer, non compris l'amortissement, ont accusé une augmentation relativement faible, dont l'un des facteurs a été l'augmentation décrétée des salaires.

L'amortissement pourvu a été quelque peu plus élevé et les charges fixes ont accusé une augmentation de quelque \$6,400,000, reflétant l'augmentation de la dette à long terme portant intérêt et des taux d'intérêt en vigueur.

Source des fonds et charges fixes

Vu que les déficits du Réseau sont recouvrés du Gouvernement et que tout surplus lui est payable, il est évident qu'aussi longtemps que les sommes requises pour les dépenses de capital excèdent celles obtenues par la vente d'actions privilégiées et les provisions pour amortissement, aucuns fonds ne seront disponibles pour rembourser à échéance la dette à long terme et satisfaire aux conditions du Fonds de rachat, à moins que l'on n'ait recours à de nouveaux emprunts.

Tandis qu'en 1959 le montant contribué par le Gouvernement pour des actions privilégiées n'était que de \$22,168,000, les obligations productives d'intérêt augmentèrent de plus de \$168,000,000, modifiant davantage le rapport de la valeur nette à la dette productive d'intérêt.

Le coût annuel de cette augmentation seulement, aux taux effectifs en vigueur des intérêts, est approximativement \$10,000,000. De plus, les renouvellements d'emprunts à court terme, ou leur conversion en dette à long terme, ont été maintes fois effectués à des taux d'intérêt plus élevés. Les charges fixes, dans les conditions actuelles, continueront donc inévitablement de s'accroître.

Généralités

Aucune autre réduction du nombre des compagnies constituant le Réseau n'a eu lieu au cours de 1959. Cependant, des démarches ont été entreprises à l'effet de fusionner quatre petites filiales possédant de courtes lignes ferrées aux États-Unis et de dissoudre deux petites compagnies possédant des terrains.

Les méthodes et procédés comptables font l'objet d'une étude constante par la direction afin de les moderniser et améliorer. Les plans actuels requièrent des changements radicaux dans certains domaines, et bien qu'ils ne puissent être complétés qu'après un nombre d'années, des progrès sensibles toutefois semblent s'être manifestés au cours de l'année.

Je désire exprimer ma sincère appréciation pour la plus entière coopération que m'ont apportée la direction et le personnel du Service de la comptabilité et des finances et tous les autres que j'ai eu l'occasion de consulter durant l'exécution de mon mandat.

Votre tout dévoué,

J. A. de Lalanne,

Comptable agréé

J. A. DE LALANNE

Comptable agréé

507 Place d'Armes, Montréal

le 3 février 1960

A l'honorable Ministre des Transports
OTTAWA, Canada

Monsieur,

A titre de vérificateur de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited je soumetts au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1959.

Le rapport annuel de la compagnie comprend, outre les état financiers, mon rapport signé, reproduit ci-après:

“J'ai examiné le bilan de la Canadian National (*West Indies*) Steamships, Limited au 31 décembre 1959, et l'état de surplus de capital pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état de surplus de capital s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1959, et des transactions de l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

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

Les transactions de la compagnie relatives à la cessation des opérations ont été considérées comme étant d'une nature spéciale et, de ce fait, consignées dans l'état de surplus de capital, justifiant ainsi l'absence de l'état de revenus et dépenses pour l'année 1959.

Je désire fournir les observations supplémentaires suivantes:

Encaisse

Le versement annuel de \$448,000 et l'intérêt de \$112,000 pour le compte de la vente des navires furent reçus pendant l'année et déposés à terme chez les banquiers de la compagnie.

Placements en valeur mobilières

Ni achats ni ventes ne furent effectués pendant l'année 1959. Calculées aux cours du marché au 31 décembre 1959, les obligations du Gouvernement du Canada et autres valeurs détenues, atteignaient la somme de \$2,608,409, comparativement à \$2,779,146 à la fin de l'année précédente, la moins-value de \$458,176 au regard du prix coûtant, ayant augmenté de 9% à 15%.

Inventaire des approvisionnements

Certains matériaux et approvisionnements encore disponibles après la vente des navires ont été écoulés pendant l'année, et la valeur en solde en a été réduite au montant estimatif de récupération, vu qu'il n'existe aucune demande pour ces articles dont la majorité n'est utilisable que sur les navires vendus ou sur des navires de type similaire.

Produit de la vente des navires

Des paiements au total de \$1,008,000 ont été reçus à date à l'acquit du principal, laissant un solde impayé au 31 décembre 1959 de \$1,792,000, conformément au contrat de vente. Ce solde est payable en quatre versements annuels de \$448,000, de même que l'intérêt au taux de 5% l'an, les 19 août 1960 à 1963.

La compagnie détient une lettre de crédit irrévocable émise par l'acheteur et confirmée par la Bank of America.

Prêt et avance du gouvernement du Canada

Les paiements semi-annuels en principal et intérêt ont été effectués à leur date d'échéance.

Réclamations en cours

Au 31 décembre 1959 il y avait encore des réclamations non réglées pour dommages, présentées à la compagnie au cours des années antérieures. Vu l'incertitude des montants en cause, aucune provision n'a été portée aux comptes de la compagnie quant au règlement final de ces réclamations.

Réclamations de Guerre

Aucun paiement n'a été reçu pendant l'année au sujet de ces réclamations et le solde impayé est encore de \$400,933.

Vu l'incertitude des recouvrements futurs, lesquels dépendent de la capacité d'indemnisation de la caisse des réclamations de guerre, aucun montant relatif à ces réclamations n'a été porté à l'actif au 31 décembre 1959.

Je désire exprimer ma sincère appréciation pour l'entière collaboration que m'ont apportée la direction et le personnel de la compagnie au cours de ma vérification.

Votre tout dévoué,

J. A. DE LALANNE,
Comptable agréé.

Le PRÉSIDENT: Nous devons maintenant étudier les crédits 420, 421 et 429 du Budget principal des dépenses pour 1960.

420. Service de transbordement de l'île du Prince-Édouard et ports terminus— (Déficit, 1960)	\$ 2,299,000
421. Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus—(Déficit, 1960)	\$ 5,410,000
429. 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 1960	\$ 14,225,000

M. BENIDICKSON: Tous ces crédits seront-ils renvoyés à la Chambre où ils pourront faire l'objet d'un débat?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FISHER: Pourrais-je poser une question au sujet des services de transbordement? Quel syndicat détient le contrat collectif des employés de ces services?

M. GORDON: C'est le C.B.R.T.

M. FISHER: M. Banks n'a pas ce renseignement.

M. GORDON: Non.

Je voudrais profiter de l'occasion qui se présente pour rectifier la déclaration que vous avez formulée à la Chambre des communes, monsieur Fisher, selon laquelle M. Banks aurait été invité à venir au Canada grâce à mon intervention personnelle. M. Banks est venu au Canada plusieurs années avant que j'aie quoi que ce soit à voir aux chemins de fer Nationaux du Canada. Je vous ai dit cela au cours des exposés que j'ai faits devant le Comité en 1958. Vous pouvez vous reporter à ma déclaration qui paraît à la page 168 des *Procès-verbaux et Témoignages* du Comité des chemins de fer, lignes aériennes et marine marchande, de 1958. J'espère que cette déclaration montrera clairement que je n'ai rien eu à voir avec ce monsieur.

M. FISHER: Si je me souviens bien, vous avez bel et bien laissé entendre que la direction l'avait incité à venir au Canada.

M. GORDON: Pas du tout. Voici la déclaration que j'ai faite. Lors de la séance en cause, vous avez dit ce qui suit:

J'ai entendu dire qu'il y a quelque chose d'un peu singulier dans cette situation, étant donné que M. Banks a été invité au Canada par les employeurs. Est-ce que le National-Canadien a contribué à faire venir M. Banks au Canada pour diriger l'organisme en question?

Voici ce que j'ai répondu:

En 1948 et en 1949,—je parle ici par oui-dire, car c'est avant mon temps,—au cours d'une dispute dans laquelle notre compagnie était partie, on a soutenu que l'organisation ouvrière du temps était fortement pénétrée et influencée par des éléments communistes. Il y eut un conflit d'autorité au sujet de la représentation des ouvriers et, au cours de ce conflit, M. Banks, agissant en qualité de chef de la Société internationale des gens de mer, manœuvra pour obtenir cette représentation. Je ne crois pas qu'on puisse dire que nous l'avons fait venir. On peut dire tout simplement qu'il vint et qu'il organisa une union qui conclut une entente avec la compagnie et que l'autre organisation ouvrière perdit son droit de représenter les employés.

Je ne suis pas au courant des circonstances qui l'ont amené au Canada et mes dossiers ne renferment rien à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Les crédits 420, 421 et 429 sont approuvés. Nous avons repris notre ton amical; les crédits des chemins de fer Nationaux sont adoptés. Il nous reste ceux d'Air-Canada. Si vous avez autant d'admiration pour Air-Canada qu'en a M. Gordon, qui est un des administrateurs, peut-être ne tarderez-vous pas trop à passer ces crédits demain.

M. FISHER: Restera-t-il ici à titre d'un des administrateurs d'Air-Canada?

M. BENIDICKSON: Pourrais-je exprimer un avis sur la marche à suivre demain pour ce qui est d'Air-Canada?

Je sais qu'Air-Canada est une filiale directement reliée aux chemins de fer Nationaux du Canada; ces deux sociétés sont unies par un lien de parenté, au premier degré. En conséquence, dans le passé, il y a eu avantage à faire suivre l'étude des crédits d'Air-Canada immédiatement après avoir terminé l'interrogatoire des témoins du National-Canadien. Toutefois, je ne suis pas d'avis que ce soit là nécessairement la meilleure façon de procéder. A mon sens, nous pourrions très bien passer Air-Canada un autre jour et ne pas faire attendre ici ses représentants. En outre, les circonstances nous obligent à tenir trois réunions par jour, durant deux ou trois jours, ce qui durera encore plus longtemps si nous passons Air-Canada immédiatement après le National-Canadien.

Je propose donc au Comité que l'an prochain les interrogatoires relatifs au National-Canadien et Air-Canada soient tenus séparément. Peut-être pourrions-nous étudier les crédits d'Air-Canada une semaine après avoir examiné ceux du National-Canadien. De cette façon, les députés n'auront pas à assister à trois réunions par jour si longtemps. Je me rends compte combien il est difficile pour le ministre et les autres députés de suivre ces réunions.

M. HEES: En effet.

Le PRÉSIDENT: Nous serons heureux d'étudier votre proposition demain en votre absence. J'en saisirai le Comité lorsque nous aborderons le rapport d'Air-Canada. Vous trouvez, si je ne me trompe que nous nous épuisons à étudier les crédits du National-Canadien et que nous ne donnons plus notre mesure ensuite lorsqu'il s'agit d'Air-Canada.

M. BENIDICKSON: De plus, j'estime que nous procédons avec incertitude, ce qui signifie que les représentants d'Air-Canada sont obligés d'attendre plusieurs heures; il arrive aussi que les autres comités requièrent notre présence pendant quatre ou cinq jours, sans compter les obligations que nous impose la Chambre. Ce rythme nous éreinte.

Le PRÉSIDENT: Il y a lieu de débattre cette question.

M. BROOME: Aurons-nous un débat particulier chaque fois qu'on avancera des propositions de ce genre?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous tiendrons une réunion avant de présenter notre rapport au Parlement.

M. BROOME: Est-ce entendu?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est entendu.

M. FISHER: J'aimerais demander à M. Gordon, avant qu'il nous tire sa révérence, s'il aurait quelque bonne blague à nous raconter au sujet du pont Jacques-Cartier.

M. GORDON: Les blagues ne m'intéressent pas. Je prends la vie au sérieux.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous nous quittiez, monsieur Gordon, je tiens à vous exprimer, ainsi qu'à vos collègues, au nom des membres du Comité, mes remerciements pour avoir présenté votre rapport annuel, et ses graphiques, de façon si efficace. Aussi, pour votre courtoisie et la peine que vous vous êtes donnée en vue de répondre à toute question qui relevait de votre compétence. Je crois exprimer les bons souhaits de chacun des membres du Comité en remerciant M. Gordon, ses vice-présidents et ses représentants qui ont préparé ce rapport compliqué. Je me fais donc leur interprète pour vous remercier, monsieur Gordon, et vous souhaiter bonne chance.

M. G. R. MCGREGOR (Président d'Air-Canada): A quelle heure nous réunirons-nous demain, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Il serait sage de nous réunir à 9 heures demain matin. Je suppose que tous les membres du Comité ont reçu votre aimable lettre. Vous damedez le pion à M. Gordon qui, lui, ne nous invite pas à faire un tour d'avion.

M. GORDON: Mais c'est ce qu'il fait à longueur d'année.

M. HEES: Bravo!

Le Comité s'ajourne.

APPENDICE A

RÉPONSE À UNE QUESTION POSÉE

PAR M. FISHER MERCREDI

APRÈS-MIDI

Comptabilité:

On entretient d'étroits rapports avec les services pertinents du Pacifique-Canadien à l'égard de toutes les questions de comptabilité et de finance qui ont trait aux initiatives conjointes.

1. Les comités conjoints de comptabilité entretiennent des rapports avec
 - la *Toronto Terminal Rly. Co.*
 - la *Northern Alberta Rly. Co.*
 - la *Vancouver Hotel Co. Ltd.*
2. On s'entend pour ce qui est de l'utilisation conjointe de certaines installations, comme
 - le centre ferroviaire du Pacifique-Canadien, à Québec;
 - le centre ferroviaire du National-Canadien, à Saint-Jean (N.-B.);
 - le centre ferroviaire du National-Canadien, à Ottawa;
 - l'utilisation conjointe des voies ferrées et des installations entre Toronto et Hamilton.
3. On entretient d'étroits rapports quant aux questions de comptabilité et de finance relatives à la mise en commun des wagons à voyageurs.

Communications:

L'étroite collaboration ou la conjugaison des efforts occupe une place de premier plan dans l'activité de tous les jours.

1. Les deux sociétés acceptent télégrammes et câblogrammes qui n'intéressent que l'autre société, et ces dépêches lui sont remises pour fins de transmission.
2. On procède à des études en commun sur
 - la fermeture réciproque des bureaux;
 - l'exécution en commun de certaines fonctions administratives;
 - l'installation conjointe (les sociétés se mettent de moitié) du téléscripteur qui permet au client de faire affaires avec les deux sociétés.
3. Les services de télécommunication privée ou les services analogues sont mis en commun à peu d'exceptions près, surtout pour ce qui est de la fourniture des téléphones intérieurs.
4. Les recettes provenant de la transmission de programmes radiophoniques sont mises en commun et l'on partage les frais d'installation également. Dans les régions où l'exploitation se fait conjointement, lorsqu'une société est aux prises avec une panne de transmission, l'autre vient à sa rescousse, rétablit la communication et assure la continuité du service.

5. Les dispositifs de micro-ondes sont installés conjointement par les deux sociétés dans les régions où l'exploitation se fait par les deux (par exemple, c'est le National-Canadien qui voit au fonctionnement du dispositif de micro-ondes pour ce qui est de Terre-Neuve et du NCS; c'est lui aussi qui en est le propriétaire). L'organisation de base, c'est-à-dire les tours, l'immeuble, les routes, le matériel nécessaire à la transmission des émissions de télévision, etc., est montée grâce à un fonds d'établissement constitué par les deux parties qui y contribuent une part égale.

Les recettes provenant de la télévision sont réparties également entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Lorsqu'on monte une installation qui doit servir à des fins de communication d'ordre général, les frais afférents sont partagés selon une entente préalable.

6. Le réseau "Télex", récente initiative entreprise en collaboration par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien dans le domaine des communications, est mis en commun, sauf dans les régions exploitées exclusivement par le National-Canadien qui se composent à l'heure actuelle de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Édouard, sans compter la ville de Saint-Jean. Dans les régions exploitées conjointement, les dépenses et les recettes de ce réseau sont partagées par les deux sociétés à part égale.

7. Les installations de câbles dans les villes et villages sont montées, soit à titre exclusif soit à titre conjoint avec privilèges réciproques accordés aux deux sociétés, et aménagées jusqu'aux établissements du client, soit gratuitement soit moyennant de légers frais, selon le genre de service que le câble est appelé à rendre.

Exploitation:

La collaboration entre notre service et sa contre-partie au sein du Pacifique-Canadien s'exerce à presque tous les niveaux. Les fonctionnaires des deux chemins de fer se consultent fréquemment sur des questions d'ordre technique et d'intérêt commun et les deux sociétés ont des représentants auprès de diverses associations techniques. Par exemple:

1. Consultations et études en commun pour la préparation de soumissions à la Commission des transports du Canada ou à l'Office national de l'énergie, soit directement soit par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer quand il s'agit de questions d'intérêt commun, notamment:

—Les nouveaux arrêtés des Commissions, ou les modifications apportées aux arrêtés actuels visant, par exemple, les dispositions à prendre pour la luminescence des écritaux aux passages à niveau et des wagons à marchandises, les traversées de pipeline ou de câbles, les installations renfermant du liquide inflammable, les règlements relatifs aux signaux, et ce qui a trait au feu. En outre, les démarches à faire en vue d'obtenir l'autorisation de passer outre à diverses mesures réglementaires dans les cas où il est mutuellement avantageux d'agir ainsi.

2. Normes et devis relatifs aux ponts et chaussées.

3. Méthodes et pratiques établies en vue de l'entretien et de l'aménagement du rail et des structures, y compris l'échange de renseignements obtenus à l'essai.

4. Problèmes étudiés par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada, notamment:
 - Le nouveau Code relatif au règlement visant les freins à air comprimé.
 - L'uniformité de l'interprétation du règlement relatif à l'exploitation.
 - L'adoption de mesures communes en vue de la fourniture de wagons de types particuliers.
 - La préparation ou l'interprétation de règlements visant les services de protection des marchandises périssables.
 - L'interprétation du règlement visant l'entretien des wagons.
5. Le comité conjoint chargé d'étudier les problèmes du rail constitué l'année dernière par les deux chemins de fer de concert avec le Conseil national de recherches. Ce comité examine les difficultés d'ordre technique qui se rapportent aux locomotives et aux wagons.
6. Le comité de la normalisation du matériel relatif aux wagons à marchandises qui déploie son activité depuis quelques années et qui a mis au point les normes régulières dont se servent les deux sociétés lorsqu'elles achètent du nouveau matériel. Ces normes ont trait aux wagons couverts, wagons à automobiles, wagons à bestiaux, wagons plate-forme, plate-forme roulante et wagons à trémie. De façon générale, le comité se réunit deux fois par mois pour échanger des renseignements d'ordre technique, des idées et des dessins se rapportant au nouveau matériel. De plus, on parle de méthodes de travail que l'on examine en vue de les améliorer.
7. La préparation des programmes quand il s'agit d'une entreprise commune.
8. La mise au point en commun de méthodes relatives au chargement de marchandises particulières.
9. L'établissement des frais exigés pour services particuliers.
10. L'acheminement des trains sur les voies ferrées de l'une ou l'autre société quand survient une difficulté.
11. Le prêt d'outillage dans des conditions d'urgence.

Personnel:

Dans les questions relatives au personnel, la collaboration entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'exerce plus particulièrement dans le domaine des relations ouvrières, notamment en ce qui a trait à l'adoption de conventions collectives.

1. Le *Joint Conference Committee*, organisme mixte qui représente les employés sédentaires, poursuit des pourparlers avec le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et d'autres compagnies de chemins de fer. Ce travail nécessite, au niveau de la direction des comités conjoints, la collaboration entre les deux sociétés pour ce qui est du travail préliminaire qui consiste à recueillir et à réunir des renseignements, à rédiger des déclarations et des thèses, et, en outre, à présenter conjointement des propositions lors de pourparlers ou devant des conseils d'arbitrage.

2. Toutes les questions intéressant les employés des deux sociétés, y compris les pourparlers engagés à propos de conventions du travail, sont étudiées en commun; les lignes de conduite et les directives à suivre sont formulées par les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en collaboration et interprétées en dernière analyse par le directeur de la société intéressée.
3. Pour ce qui est des employés itinérants, bien que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien poursuivent séparément des pourparlers quant aux conventions collectives, on s'entraide beaucoup, sans formalités, par l'échange de renseignements et de connaissances acquises par la pratique. Vu qu'il s'agit d'une entraide tout à fait officieuse, aucune des sociétés n'est tenue d'utiliser les renseignements ainsi échangés, mais étant donné la similarité des conditions de travail, il est essentiel d'en tenir compte.
4. De plus, il est coutume d'effectuer sans cérémonie ces échanges de renseignements pour ce qui est des méthodes et des lignes de conduite à suivre à l'égard des questions relatives aux relations entre employés qui n'entrent pas dans le cadre des conventions collectives.

Relations avec le public:

Dans ce domaine, c'est à l'égard des annonces publiques faites en commun que la collaboration la plus marquée existe entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, dont voici des exemples:

1. Création d'un service mixte ou commun, notamment les services de télétype et de télex, les services de mise en commun des trains de voyageurs.
2. Tarifs spéciaux établis d'un commun accord, notamment les billets à prix réduit pour ceux qui voyagent en voiture ordinaire, les tarifs de famille, les expositions, etc.

Recherche et expansion:

Bref, c'est dans les domaines ci-après énumérés que s'exerce la collaboration avec le Pacifique-Canadien sous cette rubrique:

1. Normalisation du matériel.
2. Études concertées sur l'entretien.
3. Mise en commun ou utilisation réciproque de voies ferrées.
4. Études en commun sur l'exploitation économique des nouvelles voies.
5. Mise en commun du matériel.
6. Mise en commun des centres ferroviaires.
7. Ententes sur l'aiguillage vers les industries.

Trafic:

Marchandises:

1. La collaboration avec le Pacifique-Canadien s'exerce surtout à l'égard de l'établissement et de la publication des tarifs. Quant aux dispositions à prendre au sujet des points concurrentiels, les représentants des deux chemins de fer s'avisent mutuellement presque à tous les

jours. Dans le cas d'un désaccord, l'une ou l'autre des sociétés informe l'autre de son intention d'agir tout seul. Ainsi, on empêche nettement la concurrence désastreuse dans l'établissement des tarifs.

2. Les préposés à l'établissement des tarifs des deux sociétés vérifient en détail les modifications tarifaires et décident de la date de leur mise en vigueur. D'autres questions font aussi fréquemment l'objet de discussion et d'entente avec le Pacifique-Canadien; ensuite, les deux sociétés se mettent en rapport avec les expéditeurs par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada ou de la *Canadian Freight Association*.

Voyageurs:

1. L'Association des voyageurs du Canada, dont font partie les deux chemins de fer, fournit des renseignements sur les règlements relatifs aux tarifs et aux billets des chemins de fer affiliés et prévient la concurrence désastreuse en permettant aux chemins de fer en cause de se consulter, de s'aviser et d'agir d'un commun accord.
2. Après l'adoption de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, les dispositions relatives à la mise en commun d'un service pour les voyageurs ont été mises en vigueur pour ce qui est du service entre Montréal-Québec, Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto. Les recettes provenant des trains de voyageurs qui effectuent des trajets dans ces régions sont partagées à part égale et les dépenses divisées aussi proportionnellement que possible, sauf pour ce qui est des services relatifs au courrier, aux messageries et aux wagons-restaurants.

Bureau du président, 14 avril 1959.

APPENDICE B

(Déposé en réponse à une question de M. Fisher, député, posée dans l'après-midi du mercredi 30 mars 1960.)

CHEMINS DE FER NATIONAUX

LIGNES CANADIENNES

Relevé, effectué au milieu du mois, de l'effectif des employés, par région et par mois—Année 1959

—	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
Région atlantique.....	20,099	19,300	20,564	19,757	20,094	20,839	21,718	22,244	22,327	22,038	21,224	20,381
Région centrale.....	43,397	43,501	43,516	43,585	44,664	45,715	46,031	45,438	45,117	44,077	43,679	42,627
Région occidentale.....	31,526	31,236	31,077	31,840	34,543	36,200	36,614	36,591	36,012	34,762	33,269	31,412
Bureau principal.....	3,942	3,960	3,935	3,969	4,001	4,027	4,060	4,050	4,052	4,030	4,036	4,053
TOTAL.....	98,964	97,997	99,092	99,151	103,302	106,781	108,423	108,323	107,508	104,907	102,208	98,473

Moyenne de l'année: 102,927 (lignes canadiennes).

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 31 MARS 1960

AIR CANADA

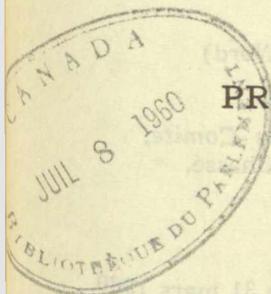
Rapport annuel de 1959—Rapport des vérificateurs au
Parlement—Budget des immobilisations pour 1960

TÉMOIN:

M. G. R. McGregor, président d'Air Canada.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22868-4-1



COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE
LA MARINE MARCHANDE
(Propriété et gestion de l'État)

Président: l'honorable M. EARL ROWE

Vice-président: M. C.-E. CAMPEAU

et MM.

Badanai	Creaghan	McWilliam
¹ Benidickson	Drysdale	Mitchell
Brassard	Fisher	Monteith
(Lapointe)	Fraser	(Verdun)
Broome	Grills	Pascoe
² Browne	Horner	Robinson
(Vancouver-Kingsway)	(Jasper-Edson)	³ Smallwood
Carter	Kennedy	Smith
Chevrier	Martini	(Simcoe-Nord)
Chown	McPhillips	

Secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

¹A remplacé M. Granger le 28 mars 1960.

²A remplacé M. Bourbonnais le 28 mars 1960.

³Est revenu au Comité à 2 heures et demie de l'après-midi le 31 mars 1960, en remplacement de M. Howe.

PROCÈS-VERBAL

Le Sénat, pièce 356-S,
1897 et 31 mars 1966

(7)

Le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande (propriété et gestion de l'État) se réunit à 9 heures du matin, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Bédard (Vancouver-Kingsway), Carver, Cochrane, Chow, Drysdale, Kennedy, Martin, McPhail.

ORDRE DE RENVOI

Il est ordonné—Que le nom de M. Smallwood soit substitué à celui de M. Howe sur la liste des membres du Comité sessionnel des Chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Certifié conforme.

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

Le Comité passe à l'étude du

et terminant le 31 décembre 1959.

M. McGregor est appelé à témoigner.

Les tableaux graphiques et statistiques en couleurs relatifs à l'exploitation d'Air-Canada sont projetés sur un écran et font l'objet des observations de M. McGregor. Le président d'Air-Canada répond à des questions pertinentes. Des réponses à certaines des questions sont plus tard déposées chez le secrétaire du Comité; elles forment les appendices A, B, C, D et E des Procès-verbaux et Comptes-rendus de la présente séance.

Sur la motion de M. Chow, appuyée par M. Foster, on approuve le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 mars 1959.

Sur la motion de M. Foster, appuyée par M. Griffin, on approuve le budget des immobilisations d'Air-Canada pour l'année 1959.

Le Comité étudie ensuite le rapport du vérificateur sur Air-Canada.

On appelle M. J. A. de Launay, C.A., pour l'interroger.

M. McGregor participe en répondant à des questions précises dans le cadre de l'interrogatoire de M. de Launay.

Sur la motion de M. Fraser, appuyée par M. Drysdale, on approuve le rapport.

M. Bowyer (Vancouver-Kingsway) souleve la question de savoir si on déclare qu'il ne s'est pas prévalu du privilège qui lui a été accordé par le Sénat de M. Gordon les noms des sociétés commerciales mentionnées dans le rapport concernant le National Canadian, qu'il avait proposé et qui avait été rejeté à l'époque, parce qu'il ne jugeait pas devoir recevoir des renseignements qui n'auraient pas été communiqués à tous les membres du Comité.

Sur la proposition de M. Drysdale, le président remercie, au nom du Comité, M. McGregor et ses autres témoins, qui ont fait un grand sacrifice au travail du Comité.

À midi et demi, le Comité se sépare pour se réunir sur convocation du Président.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Charest

PROCÈS-VERBAL

Le Sénat, pièce 356-S,
JEUDI 31 mars 1960.

(7)

Le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande (propriété et gestion de l'État) se réunit à 9 heures du matin, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Badanai, Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chevrier, Chown, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Pascoe, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).

Aussi présents: L'honorable George Hees, et les hauts fonctionnaires suivants d'Air-Canada: M. G. R. McGregor, président; M. W. S. Harvey, contrôleur; M. R. C. MacInnes, directeur des Relations extérieures; M. S. M. Sadler, contrôleur adjoint; M. N. E. Taylor, chef de la recherche en économique.

Le Comité passe à l'étude du Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1959.

M. McGregor est appelé à témoigner.

Les tableaux graphiques et diapositives en couleurs relatifs à l'exploitation d'Air-Canada sont projetés sur un écran et font l'objet des observations de M. McGregor. Le président d'Air-Canada répond à des questions pertinentes. Des réponses à certaines des questions sont plus tard déposées chez le secrétaire du Comité; elles forment les appendices A, B, C, D et E des *Procès-verbaux et Témoignages* de la présente séance.

Sur la motion de M. Chown, appuyée par M. Fraser, on approuve le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 mars 1959.

Sur la motion de M. Pascoe, appuyée par M. Grills, on approuve le budget des immobilisations d'Air-Canada pour l'année 1960.

Le Comité étudie ensuite le rapport du vérificateur sur Air-Canada.

On appelle M. J. A. de Lalanne, C.A., pour l'interroger.

M. McGregor participe en répondant à des questions précises dans le cadre de l'interrogatoire de M. de Lalanne.

Sur la motion de M. Fraser, appuyée par M. Drysdale, on approuve ledit rapport.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) soulève la question de privilège. Il déclare qu'il ne s'est pas prévalu du privilège qui lui a été accordé d'obtenir de M. Gordon les noms des sociétés commerciales mentionnées dans la motion concernant le National-Canadien, qu'il avait proposée et plus tard retirée, la veille, parce qu'il ne jugeait pas devoir recevoir des renseignements qui ne seraient pas communiqués à tous les membres du Comité.

Sur la proposition de M. Drysdale, le président remercie, au nom du Comité, M. McGregor et ses hauts fonctionnaires, qui ont fourni un apport précieux au travail du Comité.

A midi et demi, le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 31 mars 1960,
9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à l'ordre s'il vous plaît. Nous allons nous mettre à l'œuvre. MM. Drysdale et Broome ainsi que d'autres parmi vous, Messieurs, ont signalé qu'à votre avis,—après le début de l'étude du National-Canadien,— nous avancerions autant en posant des questions au sujet des graphiques au fur et à mesure qu'en suivant la ligne de conduite que nous avons adoptée. Je crois, à la réflexion, que vous aviez raison. Nous pourrions probablement avancer plus vite en les abordant au fur et à mesure, lorsque vous les avez frais à la mémoire, qu'en procédant comme dans le cas du National-Canadien. Que vous en semble, messieurs?

M. BROOME: Je crois que ce serait préférable, monsieur le président. On pourra de la sorte vider la question sans avoir besoin d'y revenir.

Le PRÉSIDENT: Ce sera régulier, je pense. Vous en êtes tous satisfaits?

Entendu.

Le PRÉSIDENT: Voici donc comment nous allons procéder. Nous commencerons par appeler M. Gordon McGregor, président d'Air-Canada, qui vous présentera ensuite ses associés, adjoints administratifs, etc. Monsieur McGregor.

M. G. R. MCGREGOR (*président d'Air-Canada*): Merci, monsieur le président. J'ai avec moi M. Harvey, contrôleur de la société; M. MacInnes, directeur des relations extérieures; M. Sadler, contrôleur adjoint; M. Taylor, chef de la recherche en économique. J'ose croire qu'ensemble nous pourrions répondre à toute question qu'on posera.

Le président a proposé, à mon vif plaisir, que la ligne de conduite adoptée hier soit modifiée légèrement, car mieux vaudrait se reporter aux diapositives au fur et à mesure. Je présenterai brièvement chaque diapositive, puis je m'arrêterai. S'il y a des questions, vous pourrez alors les poser. Autrement, pour gagner du temps, je demanderai la diapositive suivante. A mon avis, la présentation des diapositives diffère un peu de celle du National-Canadien. Je n'ai pas vu les diapositives du National-Canadien, mais il nous faut relativement peu de temps pour présenter nos diapositives, même si l'on tient compte des commentaires qui les accompagnent. Le temps requis serait plus long si l'on posait des questions. La présentation des diapositives prend environ une heure. Elle comprend deux parties. La première a trait aux statistiques; c'est le noyau du rapport annuel, outre des remarques complémentaires et des explications. La plupart des diapositives se réfèrent à une période de dix ans; d'autres ont trait à une période plus longue.

Les sources des renseignements contenus dans les diapositives émanent toutes des statistiques d'Air-Canada, sauf quelques-unes en provenance du Bureau fédéral de la statistique, des dossiers de l'Association des transports aériens, ou de l'Association internationale des transports aériens.

Dans la seconde partie, on présente des diapositives en couleur qui font voir le travail effectif de la ligne aérienne. Je pense qu'elles vous intéresseront. On les a choisies dans cette perspective. Ici encore, si vous posez des questions ou faites des remarques, j'aurai plaisir à y répondre.

Le temps est pour le moins incertain, comme vous l'avez constaté. J'ai communiqué avec Montréal ce matin. Le plafond atteint actuellement 400 pieds et la visibilité un demi-mille à l'aéroport. Si cela ne se gâte pas, nous prendrons l'avion pour aller déjeuner, selon les plans. Voici le programme de ce voyage aérien, soit dit pour vous rafraîchir la mémoire quant au contenu de la lettre d'invitation. Les autobus quitteront l'entrée principale de l'édifice du centre à 11 h. 45. Je vous demanderais de faire de votre mieux pour partir effectivement à 11 h. 45, car je me suis engagé à tous vous ramener ici à 2 h. 20. S'il se produit un léger retard au début, il pourra s'en ajouter d'autres.

Ceci dit, messieurs, je vais présenter les diapositives, si vous le voulez bien. Qu'on éteigne les lumières, s'il vous plaît. Nous allons regarder les diapositives.

M. MCGREGOR: Messieurs, la première diapositive compare les principales modifications des éléments fondamentaux de l'exploitation de nos lignes aériennes entre 1958 et 1959. Le coût d'exploitation par tonne-mille disponible figure à la première ligne. Il s'établit à 37.08c. Je suis heureux de signaler qu'il a baissé, car il atteignait 38.03c. en 1958.

Le coefficient prévu d'utilisation par les passagers,—soit le pourcentage de sièges occupés par rapport aux sièges disponibles pour la vente,—représentait 68.4 p. 100 en 1959, soit, par rapport à 1958, une tendance à la baisse qui était prévue. Vous n'oubliez pas que nous nous sommes efforcés d'abaisser ce niveau à 65 p. 100. De fait, toutefois, le coefficient d'utilisation signalé à la troisième ligne s'est établi à 66.5 p. 100, soit une chute verticale peu satisfaisante, eu égard au niveau de 69.3 p. 100 obtenu en 1958.

Le coefficient d'utilisation en poids est la même chose que celui de l'utilisation par les passagers, sauf qu'il vise l'ensemble de la capacité disponible de l'avion, relativement à la charge utile effectivement transportée. C'est toujours beaucoup moins que le coefficient d'utilisation par les passagers. On verra qu'en 1959, il a atteint 58.4 p. 100, soit une baisse par rapport au chiffre de 1958.

Le coût d'exploitation par tonne-mille de recettes a atteint 63.52c., soit une légère baisse par rapport aux 63.63c. en 1958, le revenu par tonne-mille, bien sûr, étant fonction du coefficient d'utilisation et du coût effectif de l'exploitation de la capacité en tonnes-milles.

Le revenu moyen par tonne-mille de recettes figure sur la ligne suivante. Il englobe les revenus occasionnels.

Le bénéfice d'exploitation par tonne-mille de recettes a baissé, passant de 1.35c. en 1958 à 1.16c. en 1959.

L'ampleur de tous les travaux de transport effectués se trouve indiquée à la ligne suivante. Le revenu par tonne-mille effectivement exploitée a atteint 208 millions, soit une hausse par rapport aux 185½ millions de 1958. Le bénéfice d'exploitation s'établit à \$2,413,000 au regard de \$2,513,000. Les dépenses étrangères à l'exploitation sont passées à 2.26 millions, reflétant surtout l'addition des capitaux placés dans la ligne aérienne en 1959 par rapport à 1958. Par suite, il y a eu accroissement des frais d'intérêt.

Le revenu net s'est établi à \$152,554, contre \$547,429 en 1958.

M. FRASER: Puis-je poser une question ici?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FRASER: Vous indiquez que votre bénéfice d'exploitation atteint \$2,413,000, mais votre revenu net s'établit à \$152,000. N'est-ce pas en raison du fait que vous avez défalqué plus de dépréciation cette année?

AIR CANADA

COMPARAISON DES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1958 ET DE 1959

	1959	1958
FRAIS D'EXPLOITATION PAR TONNE-MILLE DISPONIBLE.....	37.08¢	38.03¢
POURCENTAGE DE CHARGE PRÉVU (PASSAGERS).....	68.4	69.1
POURCENTAGE DE CHARGE RÉEL (PASSAGERS).....	66.5%	69.3%
POURCENTAGE DE CHARGE (POIDS).....	58.4%	59.8%
FRAIS D'EXPLOITATION PAR TONNE-MILLE PAYANTE.....	63.52¢	63.63¢
*RECETTE MOYENNE PAR TONNE-MILLE PAYANTE.....	64.68¢	64.98¢
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION PAR TOMME-MILLE PAYANTE.....	1.16¢	1.35¢
TONNES-MILLES PAYANTES.....	208,208,221	185,516,382
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION.....	\$ 2,413,477	\$ 2,513,986
FRAIS AUTRES QUE CEUX D'EXPLOITATION.....	\$ 2,260,923	\$ 1,966,557
BÉNÉFICE NET.....	<u>\$ 152,554</u>	<u>\$ 547,429</u>

* Y COMPRIS RECETTES ACCESSOIRES

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas élevé le taux de dépréciation, mais on a imputé plus de dépréciation. La dépréciation se trouve dans le premier chiffre de \$2,413,000. La hausse des dépenses étrangères à l'exploitation tient surtout à l'intérêt sur les capitaux engagés.

M. FRASER: Mais votre dépréciation cette année peut absorber \$2,100,000 de plus?

M. MCGREGOR: C'est exact, monsieur. C'est à cause des nouveaux avions. Nous n'avons pas relevé le barème de dépréciation à l'égard de tel ou tel modèle.

M. FRASER: Et quel barème utilisez-vous?

M. MCGREGOR: Il varie selon les modèles d'avions. Dans le cas des *Viscounts*, la base de notre calcul s'étend sur neuf ans, le reste formant un chiffre peu élevé. Dans le cas des *Super Constellations*, la base est de sept ans, le reste formant un chiffre peu élevé. Les autres éléments de notre parc font tous les deux l'objet d'une dépréciation allant jusqu'à leur valeur résiduelle. La période de dépréciation se fonde sur une estimation de la durée utile de l'avion, dans la mesure où le voyageur peut l'accepter.

M. FRASER: Merci.

M. MCGREGOR: Voici une diapositive qui donne l'historique des réalisations que les lignes aériennes ont obtenues depuis la formation de la société, en ce qui concerne les pertes et les excédents. Quand la société aérienne a commencé d'exercer son activité en 1937, son exploitation n'a porté que sur une partie de cette année-là; voilà pourquoi le petit bloc rouge vers le bas n'a été tracé qu'à la moitié de sa largeur. En 1938, la société a exercé son activité toute l'année; son déficit s'est établi juste au-dessous d'un million.

En 1939, la situation s'est effectivement améliorée. Je ne saurais dire dans quelle mesure le début de la guerre a exercé une influence, mais en 1940 on a ressenti toutes les répercussions de la guerre. Vous n'avez pas oublié que tous les vols étaient organisés selon des priorités s'appliquant à la vente des sièges. La capacité des lignes aériennes était strictement limitée; elles ne pouvaient acheter des avions supplémentaires ni d'ailleurs embaucher des gens qui pouvaient concourir à l'effort de guerre dans les services. La diminution des excédents s'est prolongée durant la guerre jusqu'à 1945.

A la fin de la guerre, le retentissement s'est traduit par une diminution du nombre de voyages aériens au Canada et par un alourdissement des dépenses engagées pour accroître le parc; ces pertes ont augmenté considérablement de 1946 à 1949.

En 1950, la perte a sensiblement diminué; du total de 4.3 millions en 1949, elle est descendue à 1.3 million. En 1951, nous avons accusé des bénéfices et la société en obtient depuis ce moment-là, à des degrés variables.

M. FRASER: Puis-je poser une question sur ce point? Les écrasements d'avion et tel ou tel autre fait survenu aux États-Unis cette année ont-ils entraîné une diminution considérable de vos affaires?

M. MCGREGOR: C'est très difficile de répondre à cette question. Nous croyons en avoir décelé certains effets. Il y a eu un moment où le trafic était extrêmement influencé par les accidents puis cette influence a graduellement disparu; mais nous croyons en avoir vu l'effet en février. En janvier, le trafic atteignait presque exactement le niveau prévu, mais en février nous avons enregistré une baisse, de même qu'en mars. A mon sens, c'était, à la longue, l'effet de la légère épidémie d'accidents qui se sont produits aux États-Unis et ailleurs.

M. BROOME: Monsieur McGregor, auriez-vous les chiffres du total des pertes et du total des bénéfices pour donner une idée de l'affaire? J'imagine que

les choses s'équilibrent pas mal à l'heure actuelle. J'essaie seulement de faire un parallèle entre les déficits et les excédents.

M. MCGREGOR: Oui, à tout prendre, le total se trouve en notre défaveur au point d'atteindre \$1,484,000. Je veux dire que l'ensemble des pertes dépasse l'ensemble des excédents.

M. DRYSDALE: Monsieur McGregor, serait-ce équitable de dire que votre objectif à Air-Canada est, au fond, d'équilibrer pertes et profits, au lieu de chercher à obtenir un bénéfice comme le ferait une société privée, et que vous consentiriez à transmettre les bénéfices sous forme d'une réduction du prix des billets?

M. MCGREGOR: C'est exact. Nous ne jugeons pas que notre rôle consiste à faire beaucoup d'argent. Nous pensons qu'on peut en arriver à réduire les prix et les taxes.

Je reviendrai à la question de M. Broome. Cette perte d'ensemble pour le service a englobé, au cours de la période où la société a exercé son activité, les 16 millions d'intérêts versés par la compagnie à l'égard du capital emprunté.

M. BROOME: Une autre question. Ces cinq mauvaises années n'auraient-elles pas été une période de transition vers les nouveaux modèles d'avions, ce que représenterait la dépréciation des avions? Chaque fois qu'on se procure de nouveaux avions, les frais de dépréciation s'élèvent?

M. MCGREGOR: Oui, et d'autres frais aussi, tels que les frais de formation, d'outillage d'entretien. C'est vrai que durant cette période on a mis en service deux nouveaux modèles.

M. BROOME: Nous pouvons donc prévoir que l'an prochain,—vous traversez en effet une autre période de transition où vous aurez des avions coûtant beaucoup plus cher qu'auparavant, des avions dont le fonctionnement sera beaucoup plus complexe,—les frais d'instruction seront en conséquence plus lourds et que vous essuierez des pertes bien considérables, suivant le même principe.

M. MCGREGOR: Je crains que vous n'ayez raison, monsieur Broome. De toute évidence, en effet, quand on met en service un avion bien plus spacieux, un certain temps doit s'écouler avant que le trafic corresponde à l'importance de l'avion, et il y a les autres dépenses dont vous avez parlé.

M. BROOME: Mais le principal chef de dépenses serait la dépréciation?

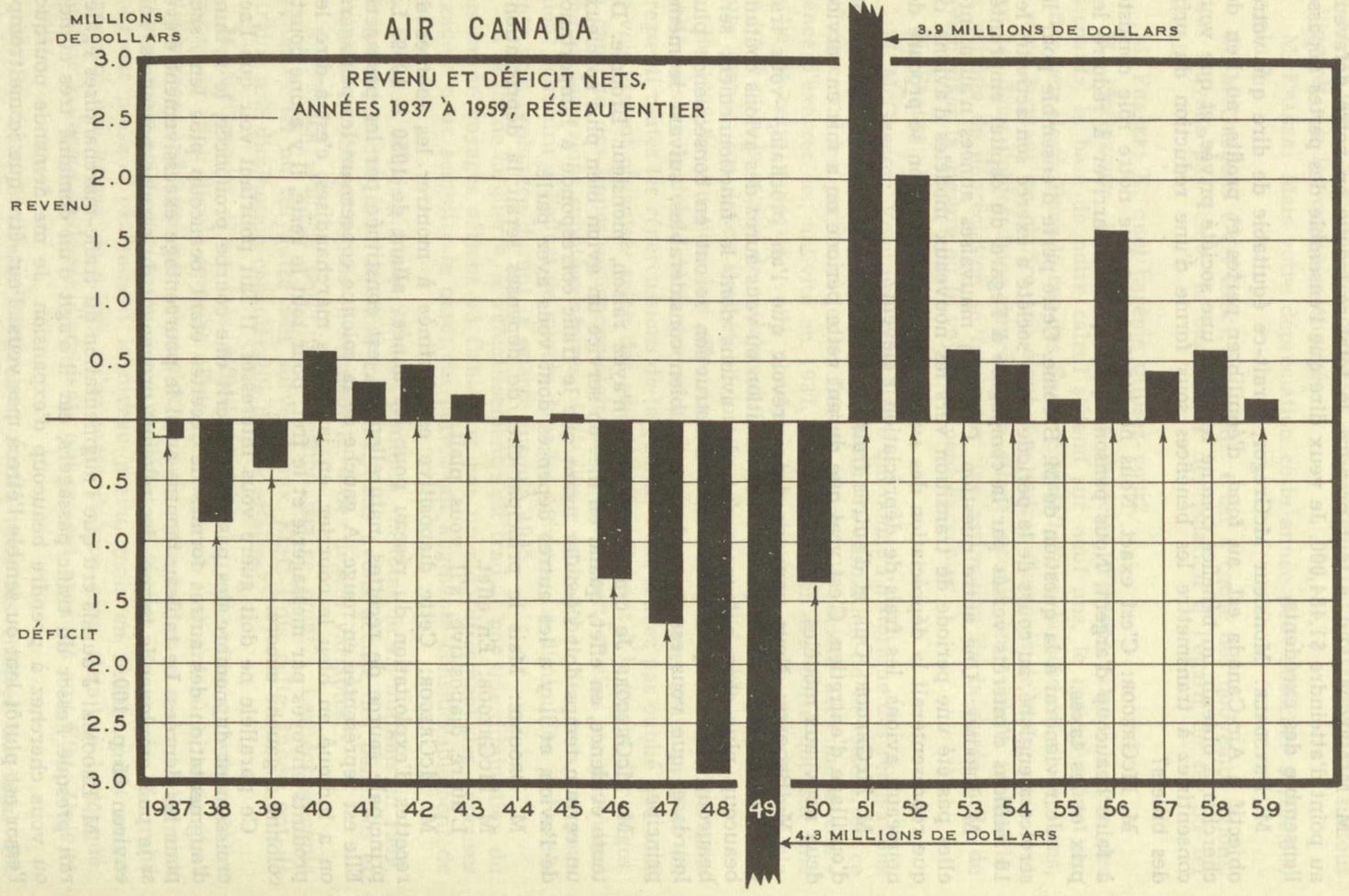
M. MCGREGOR: En effet.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Cette diapositive est destinée à montrer les sources de recettes d'exploitation du réseau pour les années allant de 1950 à 1959. La principale source de recettes, naturellement, est constituée par les passagers. Elle est représentée en rouge. A gauche de la colonne concernant les passagers, on a indiqué en bleu le courrier, en jaune les marchandises, c'est-à-dire les produits envoyés par messagerie et le fret; pour tout le reste, il y a une courte colonne à gauche encore.

Ce parallèle ne doit guère vous intéresser. Il fait pourtant voir que l'accroissement du nombre des passagers décrit une courbe prononcée, le rythme d'augmentation des autres formes de recettes étant beaucoup plus lent, sauf pour les denrées. Le tableau montre aussi le pourcentage excessivement élevé, si je puis employer le terme, des revenus provenant du service-passagers, soit environ 85 p. 100.

M. BROOME: J'aurais cru que l'augmentation du trafic-marchandises égalerait presque l'essor du trafic-passagers, car il s'agit d'un domaine très étendu où vous cherchez à prendre beaucoup d'expansion. Je me demande pourquoi l'essor est plutôt lent ou semble l'être à mes yeux. Peut-être que je me trompe et que l'augmentation en cause est vraiment très rapide.



M. MCGREGOR: En pourcentage, elle n'est pas très lente, mais c'est une proportion si faible du total qu'elle ne paraît guère frappante sur le tableau. De fait, le rythme de notre essor, au titre du transport des marchandises, en 1959, n'a pas dépassé l'essor du trafic-voyageurs. Je pense pouvoir vous fournir ces chiffres, monsieur Broome.

Le PRÉSIDENT: L'accroissement du courrier ne semble pas aussi prononcé qu'on pourrait s'y attendre.

M. MCGREGOR: La cadence de l'expansion entre 1958 et 1959, monsieur Broome, pour le trafic-passagers et le trafic-marchandises a été à peu près la même, environ 13 p. 100.

Le PRÉSIDENT: L'accroissement que vous avez enregistré à l'égard du courrier ne semble pas aussi considérable que...

M. MCGREGOR: On espérerait?

Le rendement par tonne-mille, en ce qui concerne le courrier, diminue à mesure que le volume augmente. Le volume est en train de s'accroître considérablement, mais aux termes de notre contrat avec les Postes...

Le PRÉSIDENT: C'est représenté par le large trait foncé? Le courrier?

M. MCGREGOR: En effet.

Le PRÉSIDENT: Il ne semble pas avoir subi de grandes variations.

M. MCGREGOR: Non, mais c'est de l'argent. Il ne s'agit pas du volume du trafic, mais des recettes.

Le PRÉSIDENT: Même à ce compte-là.

M. MCGREGOR: Nos recettes diminuent par unité de courrier transporté aux termes du contrat.

Le PRÉSIDENT: Alors le volume a beaucoup augmenté?

M. MCGREGOR: Oui, nous pouvons vous fournir ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Je pense que cela intéresserait le Comité et je me demande quelle est l'ampleur de cette augmentation.

M. BROOME: On en transporte beaucoup moins.

M. MCGREGOR: Les tonnes-milles de courrier transporté en 1959 ont atteint 8,900,000 contre 8,400,000 l'année précédente.

Le PRÉSIDENT: A combien s'élèvent ces montants?

M. MCGREGOR: A 8.9 millions contre 8.4 millions pour le transport du courrier. Nous avons donc eu une augmentation de 500,000 tonnes-milles.

M. DRYSDALE: Monsieur McGregor, pourrais-je avoir les chiffres pour 1959? Je voudrais les comparer avec ce groupe de la page 8.

M. MCGREGOR: Oui, 3,645,000 tonnes-milles.

Le PRÉSIDENT: En 1948?

M. MCGREGOR: 1950. Pour le Canada seulement.

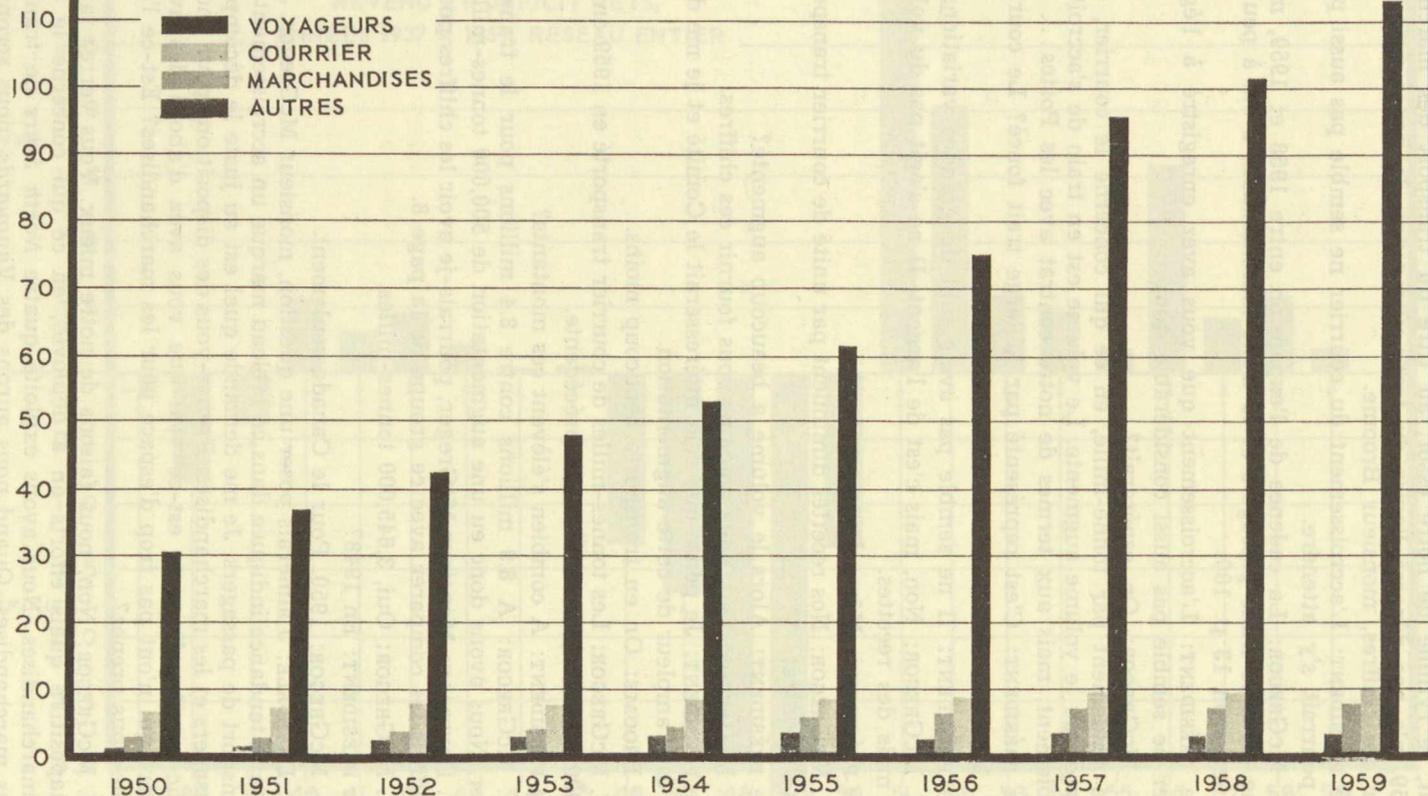
M. DRYSDALE: J'aimerais poser une question, monsieur McGregor. Je constate que la tendance indiquée dans ce tableau marque un accroissement énorme du transport de passagers. Je me demande quel est au juste le décompte entre les passagers et les marchandises. Prenez-vous des dispositions pour encourager le trafic-marchandises ou est-ce vrai que vous avez d'abord des avions de passagers qui n'ont pas trop d'espace pour les marchandises? Est-ce l'orientation que vous prenez?

M. MCGREGOR: Non, nous faisons de notre mieux. Vous verrez tantôt par une diapositive quels efforts on a déployés, en ce qui concerne le tarif du trafic-marchandises. Nous avons exploité quatre *North Stars* ne transportant que des marchandises. Quand nous aurons des *Vanguards*, nous serons encore plus en mesure de transporter des marchandises. Nous faisons de notre mieux pour stimuler ce trafic. Nous cherchons à corriger ce déséquilibre d'orientation

MILLIONS
DE DOLLARS

AIR CANADA

SOURCES DE REVENU DU RÉSEAU D'AIR CANADA 1950 - 1959



N.B. Les barres verticales figurant les années représentent, de droite à gauche: passagers, courrier, marchandises et autres.

qui existe au Canada: la proportion des marchandises transportées par avion vers l'Ouest est beaucoup plus forte qu'en direction de l'est. Nous avons même prévu un écart de taux pour stimuler le trafic vers l'est.

M. BROOME: Quel est l'écart?

M. MCGREGOR: Environ 15 p. 100, je crois.

M. PASCOE: Monsieur le président, en 1957 l'augmentation du trafic-passagers semble un peu plus forte que les autres augmentations. Elle semble bien supérieure à celle de 1956.

M. MCGREGOR: Monsieur Pascoe, il y a manifestement un bond, si j'ose dire, dans la progression de l'essor, bond que je ne puis expliquer, sauf que la flotte de *Viscounts* a augmenté en 1957. Or c'est un avion très recherché. Je pense que c'était peut-être l'explication.

M. CARTER: Monsieur McGregor, quand les avions cessent d'être acceptables pour le trafic-passagers, peut-on les employer pour le transport des marchandises?

M. MCGREGOR: C'est possible, monsieur Carter, mais cela coûte bien cher, du point de vue de l'exploitation. Le parc compte un très petit nombre d'avions orphelins, si je puis employer ce terme. Il faut maintenir les approvisionnements de magasins, entretenir les installations de révision des moteurs spéciaux. Ce n'est pas une bonne chose, d'ordinaire, de laisser affecter au transport des marchandises des avions qui ont cessé d'être utiles pour le trafic-passagers.

M. MCPHILLIPS: L'autre poste concernant "toutes les autres recettes" englobe-t-il les vols nolisés et autres choses du genre?

M. MCGREGOR: Le bagage excédentaire, les passagers dont le transport est nolisé, les revenus occasionnels.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Cette diapositive montre le rendement moyen par passager-mille de recettes. Elle représente en un sens le coût moyen du transport aérien pour le passager. Vous verrez qu'il a atteint un sommet en 1951 pour s'établir à 6.78c. par mille, et il a diminué bien sensiblement avec quelques variations jusqu'à 1957. Il y a eu une légère augmentation depuis lors; je suis heureux de dire qu'Air-Canada n'en est pas la cause. L'augmentation du prix des billets aux États-Unis a eu pour effet de hausser le prix du voyage qui franchit la frontière. Pour avoir la paix, nous avons emboîté le pas, mais il n'y a eu aucune augmentation fondamentale du prix des billets d'Air-Canada. Il y a eu des réductions très considérables; par suite, le rendement par mille s'établit en 1959 juste au-dessus de 6.3c. avec un sommet d'environ 6.78c. en 1951.

Le PRÉSIDENT: Sur ce point, monsieur McGregor,—je devrais probablement le savoir,—quelle a été la réduction des billets d'Air-Canada au cours des années?

M. MCGREGOR: Nous aborderons ce point à une autre diapositive, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

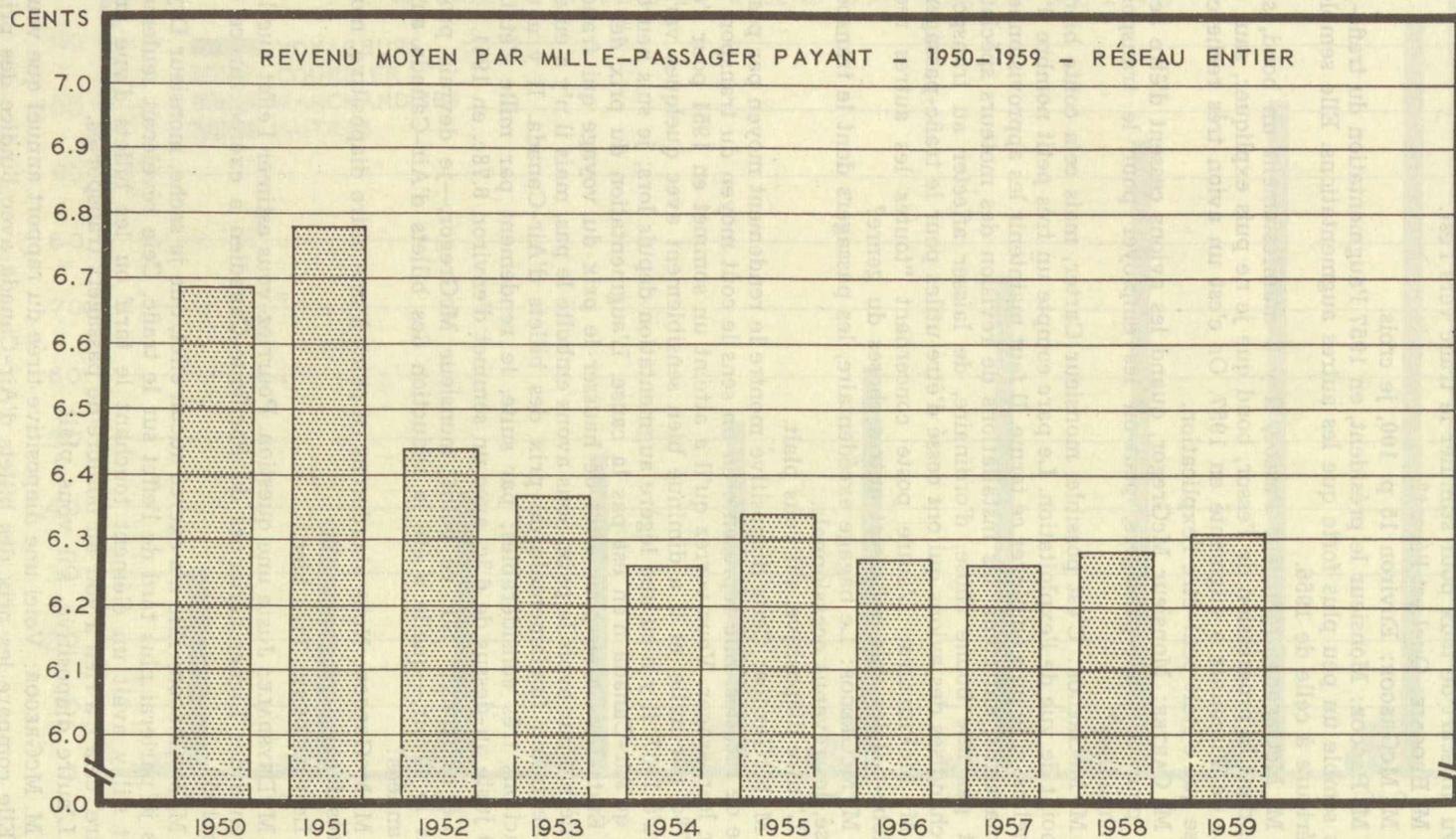
M. DRYSDALE: Juste une question. Pourriez-vous estimer l'effet que la concurrence des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien a exercé sur ce chiffre pour 1959.

M. MCGREGOR: Elle n'a exercé aucun effet, que je sache, monsieur Drysdale. Mais je parlerai plus tard de l'effet sur le trafic. Cela révélerait seulement un écart s'il y avait un élément touchant le tarif ou les billets d'une année à l'autre; cela n'a rien à voir au nombre de passagers transportés.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Voici une diapositive tirée du rapport annuel que vous avez vu. Elle compare les prix des billets d'Air-Canada avec l'indice des prix à la consommation durant les années qui vont de 1939 à 1949.

AIR CANADA



M. CHOWN: Donneriez-vous un aperçu des méthodes que vous suivez pour fixer le prix des billets et de la souplesse que la direction apporte à la modification du prix des billets?

M. MCGREGOR: Relativement aux parcours à l'intérieur du Canada, le principe fondamental est que le rendement d'ensemble soit aussi bas que possible et que l'exploitation rapporte un faible excédent ou, dans la pire hypothèse, reste au seuil de la rentabilité. L'autre principe de l'établissement du prix des billets est fondamental: le coût par mille sur les courts trajets est plus élevé que sur les longs trajets. Enfin, si nous souhaitons modifier un barème déposé, nous soumettons une demande à la Commission des transports aériens, en lui accordant un délai d'au moins 30 jours pour approuver ou rejeter notre requête. Dans bien des cas où nous avons sensiblement modifié le barème des billets, comme dans le cas de l'établissement du service de touristes, nous avons pu accorder à la Commission des transports aériens un délai beaucoup plus long pour étudier le barème. Mais toute modification que nous puissions souhaiter doit obtenir l'approbation de la Commission des transports aériens avant de pouvoir être mise en vigueur.

M. CHOWN: Dans le cadre du barème fixé par la Commission des transports aériens, le meilleur prix à exiger concerne les voyages à l'intérieur du pays ou à l'extérieur? Avez-vous une certaine latitude?

M. MCGREGOR: Puis-je seulement rectifier votre assertion au sujet de la Commission des transports aériens? Cet organisme ne fixe pas le prix des billets. Il approuve ou désapprouve les demandes soumises par l'entreprise de transport.

A propos de la situation internationale, si les prix des billets sont du ressort de l'Association internationale des transports aériens, communément appelée l'IATA, alors il n'y a aucune latitude, sauf qu'une entreprise de transport peut exiger davantage, mais elle ne peut pas exiger moins que les prix convenus de l'IATA qui, à leur tour, sont approuvés par les gouvernements de chacun des pays des entreprises adhérant à l'IATA.

M. FRASER: Puis-je poser une question? La plupart des sociétés aériennes qui transportent des passagers outre-mer ont réduit leur prix. Avez-vous réduit les vôtres en conséquence?

M. MCGREGOR: Oui. De fait, soit dit sans essayer d'en faire rejaillir la gloire sur nous, nous sommes dans une large mesure la cause de la réduction qu'on a récemment annoncée à l'égard de l'Atlantique Nord. Nous avons lutté assez durement au cours des négociations avec l'IATA pour y parvenir, croyant que c'était souhaitable et pratique, vu que nous pouvions nous attendre finalement à une certaine réduction du coût par siège-mille dans l'exploitation des gros avions à réaction. C'est, sur le plan des recettes, un avantage qui ne reviendrait à aucune entreprise de transport si les avions volaient à moitié vide. Les prix de nos billets ont donc diminué et j'aime à penser que dans une certaine mesure nous avons concouru à les tenir peu élevés sur l'Atlantique Nord. Un journal de Montréal a récemment signalé que nous l'avons fait.

M. FRASER: Avez-vous réduit le prix de vos billets parce que les compagnies de paquebots ont abaissé le prix de leurs billets?

M. MCGREGOR: Non, monsieur.

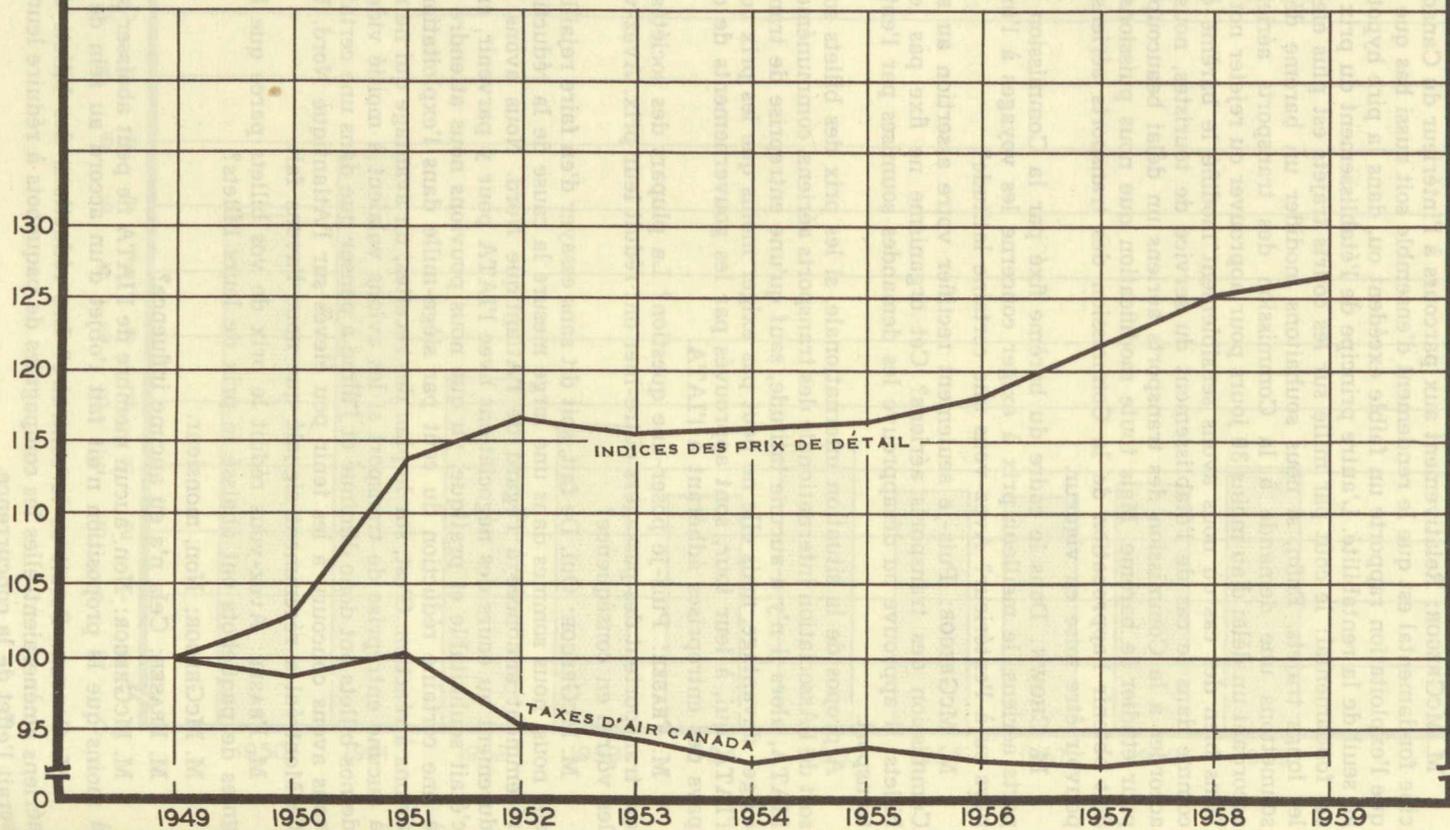
M. FRASER: Cela n'a eu aucune influence?

M. MCGREGOR: Non, aucun membre de l'IATA ne peut abaisser son barème à moins que la proposition n'ait fait l'objet d'un accord au sein de l'IATA.

M. CARTER: Serait-ce le contraire? Les réductions des billets de voyages aériens amèneraient-elles les compagnies de paquebots à réduire leurs prix? Ce serait l'effet de la concurrence.

AIR CANADA

TARIF D'AIR CANADA AU REGARD DE L'INDICE DES PRIX DE DÉTAIL (ANNÉE 1949 = 100)



M. MCGREGOR: Oui, je pense que l'initiative des compagnies de paquebots au sujet des billets reflétait la mesure prise par les entreprises de transport aérien, mais cela ne semble pas avoir changé la tendance du trafic-passagers qui, chaque année, franchit l'Atlantique plus par air que par mer.

M. DRYSDALE: Je ne suis pas trop sûr du rapport entre L'IATA établissant le prix des billets et la Commission des transports aériens. N'est-ce pas uniquement à l'échelon intercontinental ou international? Alors cela aurait-il un effet sur les taxes à l'intérieur du Canada?

M. MCGREGOR: La Commission des transports aériens joue un rôle dans les deux cas, mais dans le cas des billets de voyages à l'intérieur du pays, elle n'a à tenir compte que d'elle-même et de l'entreprise qui demande une modification du prix des billets.

M. DRYSDALE: Elle n'est pas soumise à l'accord de l'IATA?

M. MCGREGOR: Pas du tout.

M. DRYSDALE: Je ne veux pas m'avancer trop loin, car c'est dangereux, mais j'ai plutôt l'impression que l'IATA forme une espèce de cartel ou de monopole, qui fixe les prix. Je me demande quel en est l'effet. C'est approuvé par le gouvernement, en un sens?

M. MCGREGOR: Dans tous les cas. De fait, le pays le plus sensible aux cartels, les États-Unis, a autorisé ses entreprises de transport international à être membres de l'IATA.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Cette diapositive montre le rendement moyen par tonne-mille de marchandises. Elle a trait à la question soulevée tantôt, celle de savoir si nous cherchons à stimuler le transport aérien des marchandises. Elle montre les réductions apportées au coût moyen pour le client par tonne-mille. L'échelle de gauche est en cents, bien sûr, de sorte qu'en 1950 il en coûtait en moyenne 41c. par tonne-mille pour expédier des marchandises. Cela varie avec l'importance de l'envoi et la distance, etc., mais ce coût a été abaissé fort sensiblement, avec des variations, parce qu'on a établi des taux pour divers produits, au niveau de 32c. en 1959, soit une réduction d'à peu près 9c. par tonne-mille.

M. FRASER: Monsieur le président, M. McGregor pourrait-il dire quelle est la plus grande pièce d'outillage qu'on puisse transporter? Je veux parler de poids ou de dimensions.

M. MCGREGOR: Quant au poids, environ 10,000 livres j'imagine. Quant aux dimensions, ce n'est pas facile d'assigner des limites, car la forme de l'objet en cause entre aussi en ligne de compte. Nous avons transporté les arbres d'hélice de cargos à vapeur, et si l'objet a une forme ou se plie de manière à pouvoir être placé dans l'avion, on peut le transporter jusqu'à la charge utile totale de l'avion. Cela changera considérablement avec la mise en service des nouveaux avions dont les portes de chargement sont beaucoup plus grandes et qui peuvent transporter beaucoup plus de marchandises.

M. FRASER: Avez-vous dit 10,000 livres?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: La limite serait-elle de 10,000 livres?

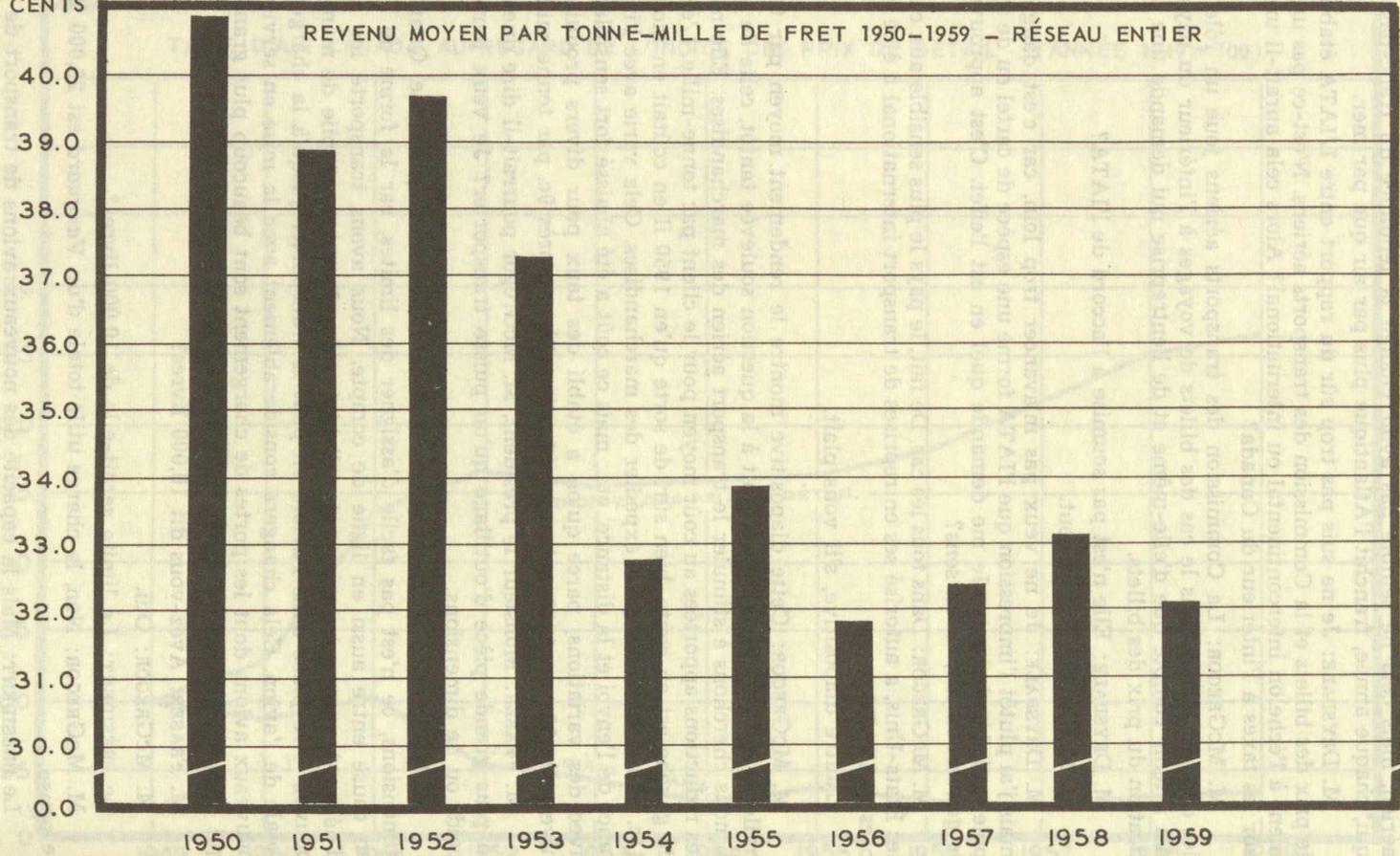
M. MCGREGOR: Non, la charge utile totale d'un *Vanguard* est 25,000 livres, je pense.

Le PRÉSIDENT: Mais la capacité des nouveaux avions de transport de marchandises atteindra 4,000 livres de plus?

AIR CANADA

CENTS

REVENU MOYEN PAR TONNE-MILLE DE FRET 1950-1959 - RÉSEAU ENTIER



M. MCGREGOR: Oui. Cela répond-t-il à votre question?

M. FRASER: Oui, merci.

M. MCGREGOR: La prochaine diapositive, s'il vous plaît.

Cette diapositive est plutôt complexe à première vue. Elle est destinée à montrer l'effet de la concurrence des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien entre les principales villes l'an dernier. Elle révèle le nombre de passagers embarqués par groupes d'aéro-gares. La première ligne vise toutes les aéro-gares, les passagers s'embarquant à toutes les aéro-gares à destination de toutes les autres aéro-gares, et cela révèle une augmentation de 15 p. 100. C'est l'ensemble de l'exploitation de la ligne aérienne.

Dans l'autre groupe de points, la concurrence s'exerce. Il s'agit des passagers s'embarquant à Vancouver à destination de Winnipeg; entre 1958 et 1959, ce trafic a diminué de 23 p. 100. Les départs de Vancouver pour Toronto ont diminué de 14 p. 100; les départs de Vancouver pour Montréal ont diminué de 21 p. 100, et les départs de Vancouver pour toutes les aéro-gares ont diminué de 1 p. 100.

L'autre groupe concerne les passagers s'embarquant à Winnipeg. De Winnipeg à Vancouver, où la Britannia exerce son activité, les départs ont diminué de 21 p. 100. De Winnipeg à Toronto, augmentation de 5 p. 100, quoique ce soit un parcours soumis à la concurrence. De Winnipeg à Montréal, réduction de 11 p. 100. A Winnipeg, dans le cas de toutes les aéro-gares, il y a eu augmentation de 8 p. 100. La statistique touchant Toronto-Vancouver est intéressante, car apparemment l'effet du trafic des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien a été plus prononcé en direction de l'est qu'en direction de l'ouest. Dans le cas de Toronto-Vancouver, il y a eu une baisse de 3 p. 100, alors qu'il y a eu une hausse pour Winnipeg et Montréal. Les mêmes chiffres figurent pour Montréal au bas.

M. BROOME: Le trafic de Montréal-Vancouver a baissé de 15 p. 100?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROOME: Et de Montréal à Winnipeg, de 11 p. 100?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROOME: Le chiffre de Toronto ne semble pas rentrer dans la même catégorie.

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. BROOME: Y a-t-il une raison à cela?

M. MCGREGOR: Je n'en sais pas la raison précise.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Serait-ce que dans les petites villes autour de Toronto on a d'excellentes agences de voyages? Par exemple, le National-Canadien dans notre ville réussit fort bien à vendre des billets d'Air-Canada. Croyez-vous que cela compte?

M. MCGREGOR: C'est possible. J'aime croire que nous sommes fort bien représentés par les agences dans toute la région. Au fait, Toronto est un centre qui, assurément, suscite beaucoup plus de trafic que Montréal.

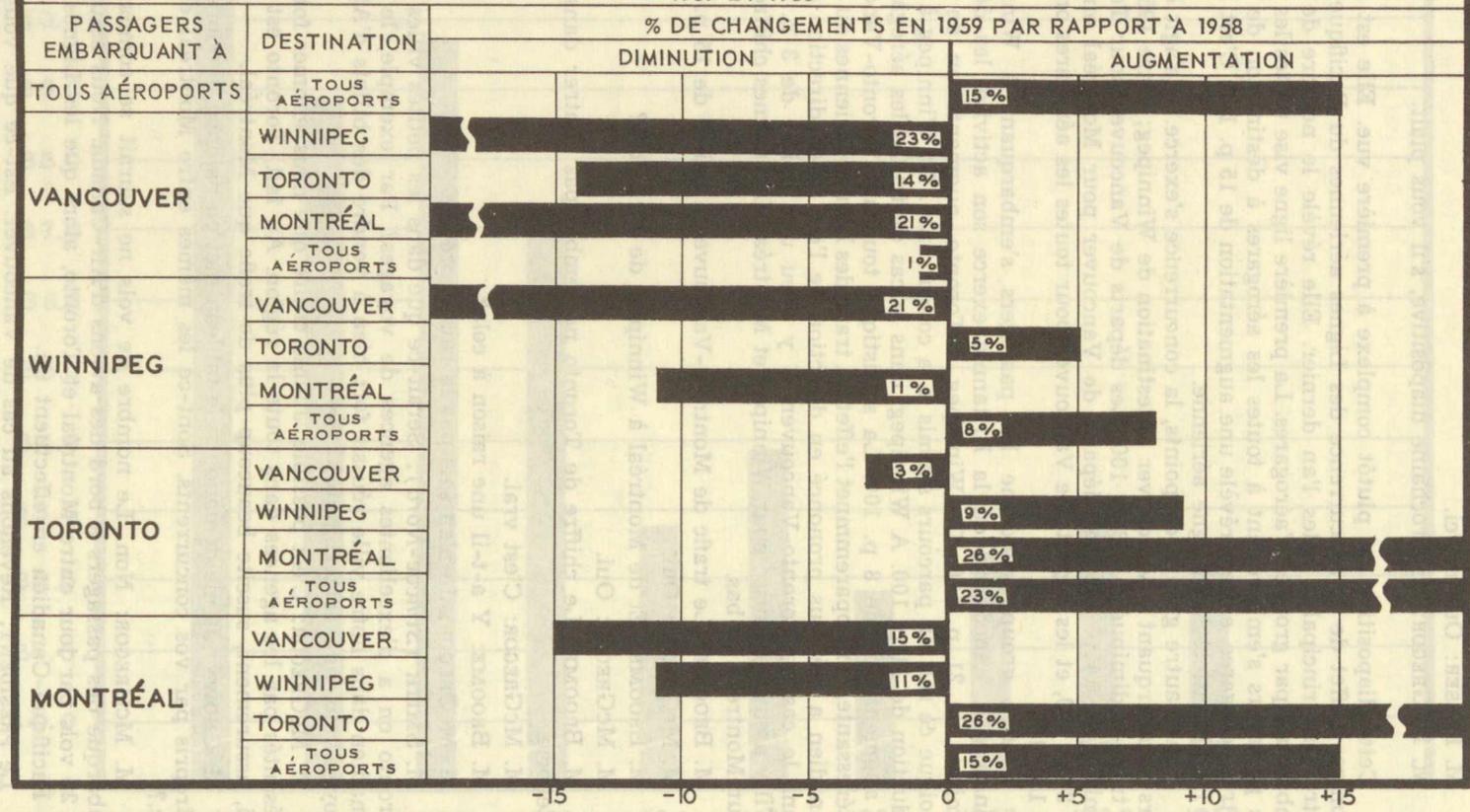
M. CHOWN: Je me demande si le tableau met en balance le nombre de vols entrepris par vos concurrents. Sont-ce les mêmes entre Montréal et Toronto, etc.?

M. MCGREGOR: Non. Le nombre de vols ne saurait se comparer. On y embarque des passagers à bord des avions d'Air-Canada. Nous assumons plus de 20 vols par jour entre Montréal et Toronto, alors que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien en effectuent un.

Le PRÉSIDENT: Revenons au cas de Vancouver. Est-ce que vous effectuez autant de vols que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ou davantage?

AIR CANADA

% DE CHANGEMENTS DANS LES EMBARQUEMENTS DE PASSAGERS À QUATRE AÉROPORTS TRANSCONTINENTAUX, 1959 ET 1958



-15 -10 -5 0 +5 +10 +15

M. MCGREGOR: Environ 10 fois plus de vols.

Le PRÉSIDENT: Néanmoins, vous y avez enregistré une forte baisse?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DRYSDALE: Avez-vous une idée du nombre de passagers des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien qui passent par Rome,—l'exemple n'est pas très bon,—ou plutôt se rendent en Angleterre?

M. MCGREGOR: Nous avons le rapport des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien sur son exploitation internationale. Tous les membres de l'IATA soumettent des rapports à cet organisme et on publie les rapports.

M. DRYSDALE: Cela engloberait les chiffres du trafic international.

M. MCGREGOR: On y montre les transports effectués entre les endroits signalés. Il peut s'agir notamment d'un passager empruntant une ligne aérienne ou une autre à un endroit international.

M. DRYSDALE: Les renseignements pourraient-ils aussi concerner les passagers recourant aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: Oui, en direction de Madrid ou de Rome, par exemple, mais ces chiffres ne montrent que le nombre de passagers s'embarquant à bord d'un avion d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: D'où vient que dans la colonne de Vancouver et de Toronto la tendance soit tellement inverse, alors que vous enregistrez des gains légers dans la colonne de Toronto à Winnipeg-Vancouver, cependant aussi que le parcours de Vancouver à Winnipeg-Toronto-Montréal subit des pertes manifestes? Y a-t-il une véritable raison à cela? Peut-on espérer y remédier.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): L'Ouest est une meilleure région. Tout le monde s'y achemine.

M. BROOME: C'est une raison. Le mouvement du trafic de l'Ouest est-il plus considérable que celui de l'Est? La répartition est-elle à parts égales?

M. MCGREGOR: Oui, cela s'équilibre pas mal. La plupart des passagers qui partent finissent par revenir.

M. BROOME: Ce doit être en raison de la limite de temps prévue sur le billet. Quel est le pourcentage en fonction des embarquements?

M. MCGREGOR: Je puis vous fournir ce renseignement. Puis-je attendre que nous ayons plus de lumière? J'ai les chiffres ici.

(*Ci-Joint le tableau soumis plus tard*)

AIR-CANADA

Variations de pourcentage dans l'embarquement des passagers—
1959 par rapport à 1958

A Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal

Embarquements à	A destination de	1958	1959	Pourcentage de variation
Vancouver	Winnipeg	10,780	8,352	—22.5
	Toronto	16,788	14,494	—13.7
	Montréal	7,186	5,657	—21.3
	Toutes les villes	242,263	240,987	— 0.5
Winnipeg	Vancouver	10,366	8,200	—20.9
	Toronto	26,529	27,956	+ 5.4
	Montréal	8,813	7,804	—11.4
	Toutes les villes	98,828	106,992	+ 8.3
Toronto	Vancouver	15,603	15,103	— 3.2
	Winnipeg	26,514	28,999	+ 9.4
	Montréal	137,944	173,196	+25.6
	Toutes les villes	546,776	673,570	+23.2
Montréal	Vancouver	7,343	6,279	—14.5
	Winnipeg	9,128	8,137	—10.9
	Toronto	144,954	182,771	+26.1
	Toutes les villes	419,879	482,971	+15.0
Total des embarquements du réseau (à l'exclusion des vols nolisés)		2,775,781	3,187,400	+14.8

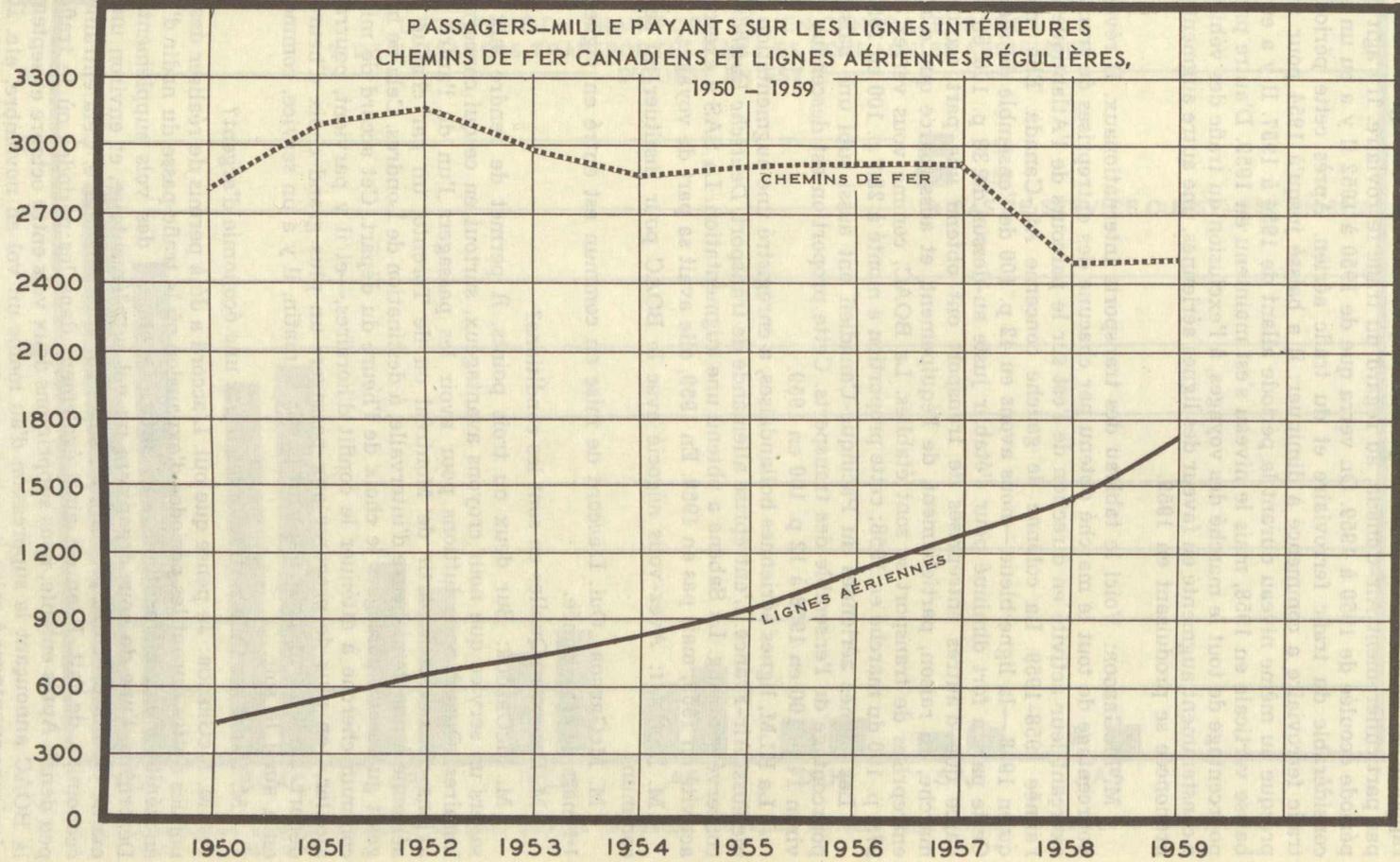
(Le tableau ci-dessus a été fourni en réponse à une question de M. E. J. Broome)

AIR CANADA

MILLIONS

PASSAGERS—MILLE PAYANTS SUR LES LIGNES INTÉRIURES
CHEMINS DE FER CANADIENS ET LIGNES AÉRIENNES RÉGULIÈRES,

1950 — 1959



M. MCGREGOR: Ce tableau révèle le nombre de milles-passagers qui ont rapporté des recettes au Canada et qui ont été parcourus par les lignes aériennes, pas particulièrement Air-Canada, au regard du trafic ferroviaire. Il s'agit de la période écoulée de 1950 à 1959. On verra que de 1950 à 1952 il y a eu un essor considérable du trafic ferroviaire et du trafic aérien. Après cette période le trafic ferroviaire a commencé à diminuer; il a baissé jusqu'à 1954 pour rester presque au même niveau durant la période allant de 1954 à 1957. Il y a eu une baisse verticale en 1958, mais le niveau s'est maintenu en 1959. D'autre part, le pourcentage de tout le marché des voyages, à l'exclusion du trafic des véhicules, a constamment augmenté en faveur des lignes aériennes, une autre augmentation prononcée se produisant en 1959.

M. MCGREGOR: Voici le tableau des transports internationaux. Il révèle le pourcentage de tout le marché obtenu par chacune des entreprises de transport exerçant leur activité en direction de l'est sur le parcours de l'Atlantique pour l'année 1958-1959. La colonne de gauche concerne Air-Canada. Elle montre qu'en 1958,—la ligne bleue,—nous avons eu 42 p. 100 de l'ensemble du marché. Cette part a fort diminué pour s'établir juste au-dessus de 36 p. 100 en 1959, parce que d'autres entreprises de transport ont obtenu une part accrue du marché, en raison, partiellement, de l'équipement, et aussi parce que d'autres entreprises de transport se sont établies. La BOAC, comme vous verrez, avait 27.2 p. 100 du marché en 1958; cette proportion a monté à 28.7 p. 100 en 1959.

Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont aussi subi une baisse du pourcentage de l'ensemble des transports. Cette proportion est descendue d'environ 14 p. 100 en 1958 à 12 p. 100 en 1959.

La KLM, lignes aériennes hollandaises, a enregistré une augmentation comme aussi Air-France. L'entreprise allemande de transport, *Deutsche Lufthansa*, a conservé son rang. La Sabena a obtenu une augmentation. La SAS a exercé son activité en 1959, mais pas en 1958. En 1959, elle avait sa part de voyages.

M. BADANAI: Avez-vous négocié avec le BOAC pour instituer un service commun?

M. MCGREGOR: Oui. L'accord de mise en commun est entré en vigueur le 1^{er} mars de cette année.

M. BADANAI: Quelles en sont les conditions?

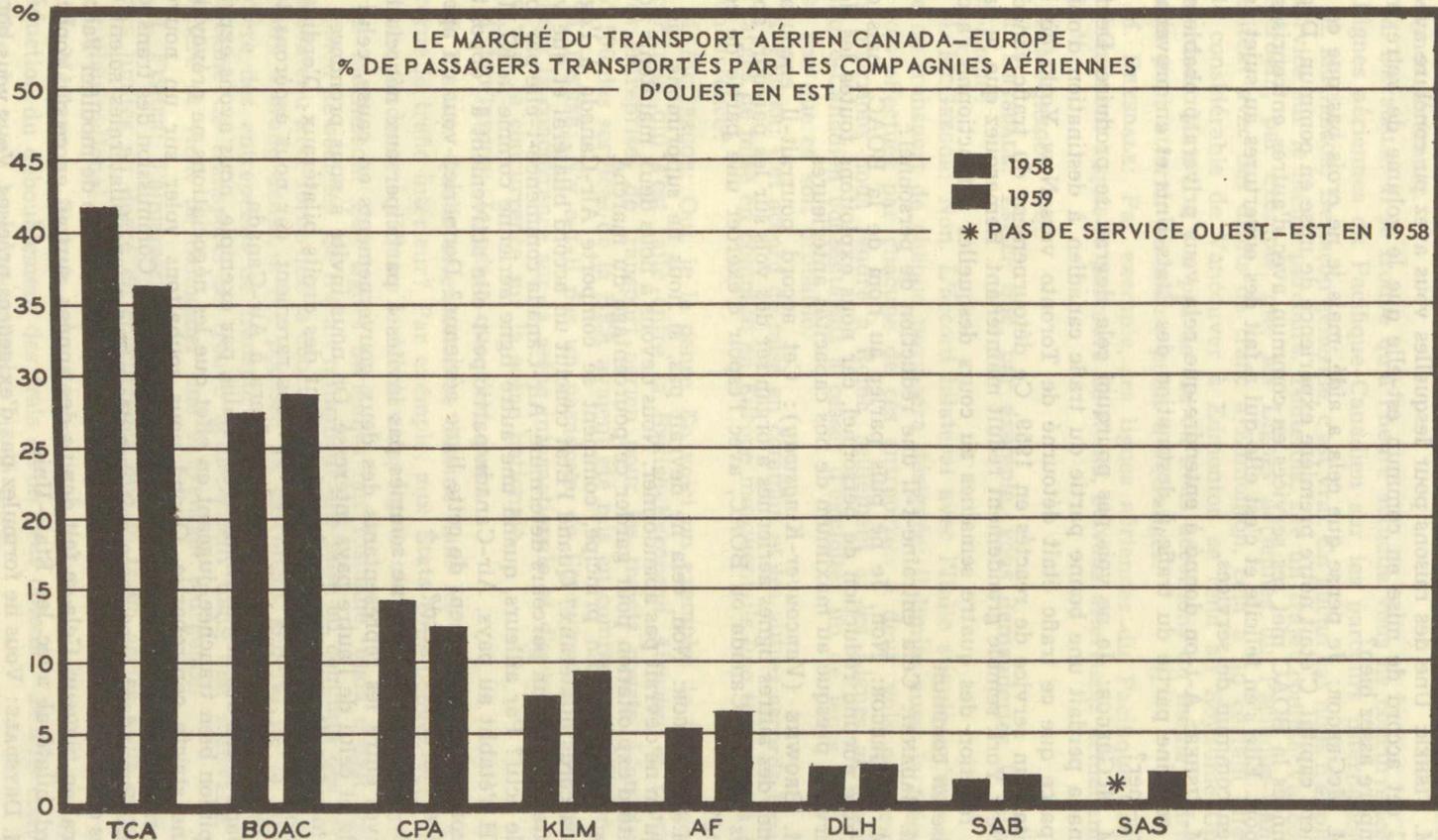
M. MCGREGOR: Sur deux ou trois points, il permet de rendre aux passagers un service que nous croyons avantageux, surtout en ce qui concerne les horaires. Quand nous luttons pour avoir les passagers l'un de l'autre, nous avons deux vols à partir de Montréal ou de Toronto, un par chaque ligne aérienne à une demi-heure d'intervalle, à destination de Londres. Cela ne ménageait guère aux passagers le choix de l'heure du départ. Cet accord de mise en commun cherche à atténuer le conflit d'horaires,—et il y parvient, pourrais-je ajouter,—en plus de procurer aux passagers un plus grand choix d'heures de départ. De la sorte, pour qui veut partir le matin, il y a un service, comme il y en a aussi le soir.

M. BADANAI: Cela se traduira-t-il par une économie d'argent?

M. MCGREGOR: Je pense que oui. L'accord a déjà permis de réaliser des économies nettes durant les périodes d'expansion où le trafic passe du nadir d'hiver au zénith d'été, moment où nous offririons chacun des vols supplémentaires. Désormais, l'une de nous organisera un vol supplémentaire, et environ une semaine plus tard l'autre prévoira un autre vol supplémentaire. Cela entraîne des économies, de fait. Il en est ainsi également dans les périodes où le trafic est peu dense. Après entente, nous supprimons deux vols entre octobre et septembre, la BOAC annonçant la suppression d'au moins un vol en novembre, etc. Il y a plusieurs avantages à cela: accroissement du nombre de sièges disponibles, amé-

AIR CANADA

LE MARCHÉ DU TRANSPORT AÉRIEN CANADA-EUROPE % DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES D'OUEST EN EST



N.B. Les barres verticales figurant les pourcentages de chaque compagnie aérienne représentent, de gauche à droite, 1958 et 1959 respectivement.

lioration de l'horaire pour le passager, réduction de l'ensemble des frais engagés par les deux entreprises.

M. FISHER: Une des raisons pour lesquelles vous avez pu conclure avec la BOAC cet accord de mise en commun est-elle que le volume de votre trafic se compare assez bien?

M. MCGREGOR: Je pense que cela a aidé, mais je ne crois pas que ce soit l'élément capital. C'était notre première expérience de mise en commun. Depuis des années la BOAC met ses services en commun avec d'autres entreprises de transport. Elle s'en félicite et c'est elle qui a fait des ouvertures au sujet de la mise en commun de services.

M. FISHER: A-t-on donné à entendre que cela vous privera probablement d'une certaine partie du trafic à destination des États-Unis et en provenance d'outre-mer?

M. MCGREGOR: Je ne vois pas pourquoi cela devrait se produire. De fait, le Canada perdait une bonne partie du trafic canadien à destination d'outre-mer, parce que ce trafic était détourné de Toronto vers New York, où l'on exploitait un service de réactés en 1959. Ce détournement du trafic canadien vers New York semble grandement réduit maintenant. Remarquez que je parle ici en fonction des quatre semaines au cours desquelles a fonctionné l'accord de mise en commun.

M. BADANAI: Cela entraîne-t-il une réduction de personnel?

M. MCGREGOR: Non. Je ne puis parler au nom de la BOAC, mais cela n'entraîne aucune réduction de personnel, car nous exploitons toutes les deux nos services presque au maximum de nos capacités antérieures.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Cet accord pourrait-il encourager certaines des autres lignes aériennes à organiser des vols sur les parcours abandonnés par Air-Canada ou BOAC, avec l'espoir d'exercer une partie de cette activité?

M. MCGREGOR: Non, cela ne devrait pas, si nous ne supprimons pas des vols qu'on ne devrait pas abandonner. Nous devons à nous deux maintenir notre capacité d'exploitation pour garder ce pourcentage du marché.

M. DRYSDALE: En principe, comment se comporte Air-Canada à l'égard de ces accords bilatéraux? Quand l'État conclut un accord bilatéral et que vous souhaitez obtenir un parcours déterminé, Air-Canada commence-t-elle par jouer un rôle actif? Par ailleurs, quand une autre ligne aérienne comme la KLM ou la DLH s'établit au pays, Air-Canada participe-t-elle activement à l'opposition faite contre l'établissement de cette ligne aérienne? Donneriez-vous un aperçu de votre rôle à cet égard?

M. MCGREGOR: Nous ne sommes pas invités à participer aux négociations effectives entre les représentants des deux gouvernements en cause, celui du Canada et celui de l'autre pays intéressé. On nous invite à nous prononcer sur les demandes de gouvernements qui veulent des droits bilatéraux. D'ordinaire nous nous exécutons; nous nous y opposons rarement, car nous espérons toujours que la réciprocité de l'accord profitera à Air-Canada.

Dans le cas des négociations avec l'Italie, par exemple, nous avons exprimé une opinion bien tranchée, jugeant en effet que les négociations ne prévoyaient pas une stricte contrepartie. Quand nous souhaitons voler sur un nouveau parcours international, nous exprimons des vœux à la Commission des transports aériens, demandant avec force soit que des négociations bilatérales soient entamées dans le cas du pays où il n'y en a pas, ou qu'on tâche de modifier l'accord bilatéral en vigueur. Cela se fait depuis des années, surtout en ce qui concerne l'accord bilatéral avec les États-Unis.

M. DRYSDALE: Vous ne formulez pas d'exigences précises. Vous vous bornez à demander tel trajet et la cinquième liberté. Est-ce tout?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous appuyons notre demande en soumettant une estimation du trafic à assurer et en signalant son effet général sur les finances des lignes aériennes.

M. DRYSDALE: Il se trouve qu'à l'heure actuelle vous ne concurrez pas les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien sur les parcours internationaux?

M. MCGREGOR: De façon générale, c'est vrai. En aucun cas nous n'exploitons un service sur le même parcours. Toutefois, sur un trajet comme Vancouver-Amsterdam, par exemple, que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien exploitent avec des droits de trafic à Edmonton, cela a un certain effet. Un trafic considérable de Vancouver à Edmonton se rend au Royaume-Uni via Amsterdam. Mais il n'y a pas de cas où nous décollions du même endroit du Canada pour atterrir au même point à l'étranger.

M. DRYSDALE: Par exemple, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont récemment acquis le parcours de Rome, et vous atterrissez actuellement à Paris.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DRYSDALE: Est-ce que, par exemple, vous demanderiez le parcours Paris-Rome?

M. MCGREGOR: Non. L'accord bilatéral avec l'Italie stipule qu'une entreprise de transport de chaque pays sera désignée; il limite aussi la fréquence des vols effectués par chacune de ces entreprises à deux vols par semaine. Nous pourrions nous rendre à Rome, seulement si les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien consentaient à cesser d'exploiter un de leurs vols. Je ne pense pas que ce soit probable.

M. FISHER: Cet accord de mise en commun et les autres accords beaucoup plus larges de mise en commun en Europe marquent-ils une tendance à éviter la concurrence?

M. MCGREGOR: Oui, je le pense. En voici un exemple: la très large mise en commun qui s'est faite entre la *British-European Airways* et toutes les autres entreprises de transport aérien pour les trajets courts. L'an dernier, 95 p. 100 des services de la BEA avaient été mis en commun, me dit-on.

M. FISHER: N'y a-t-il pas un paradoxe, en l'occurrence? D'une part, on améliore la concurrence sur la scène internationale et d'autre part on s'achemine vers la concurrence sur la scène nationale.

M. MCGREGOR: Je pense que c'est exact.

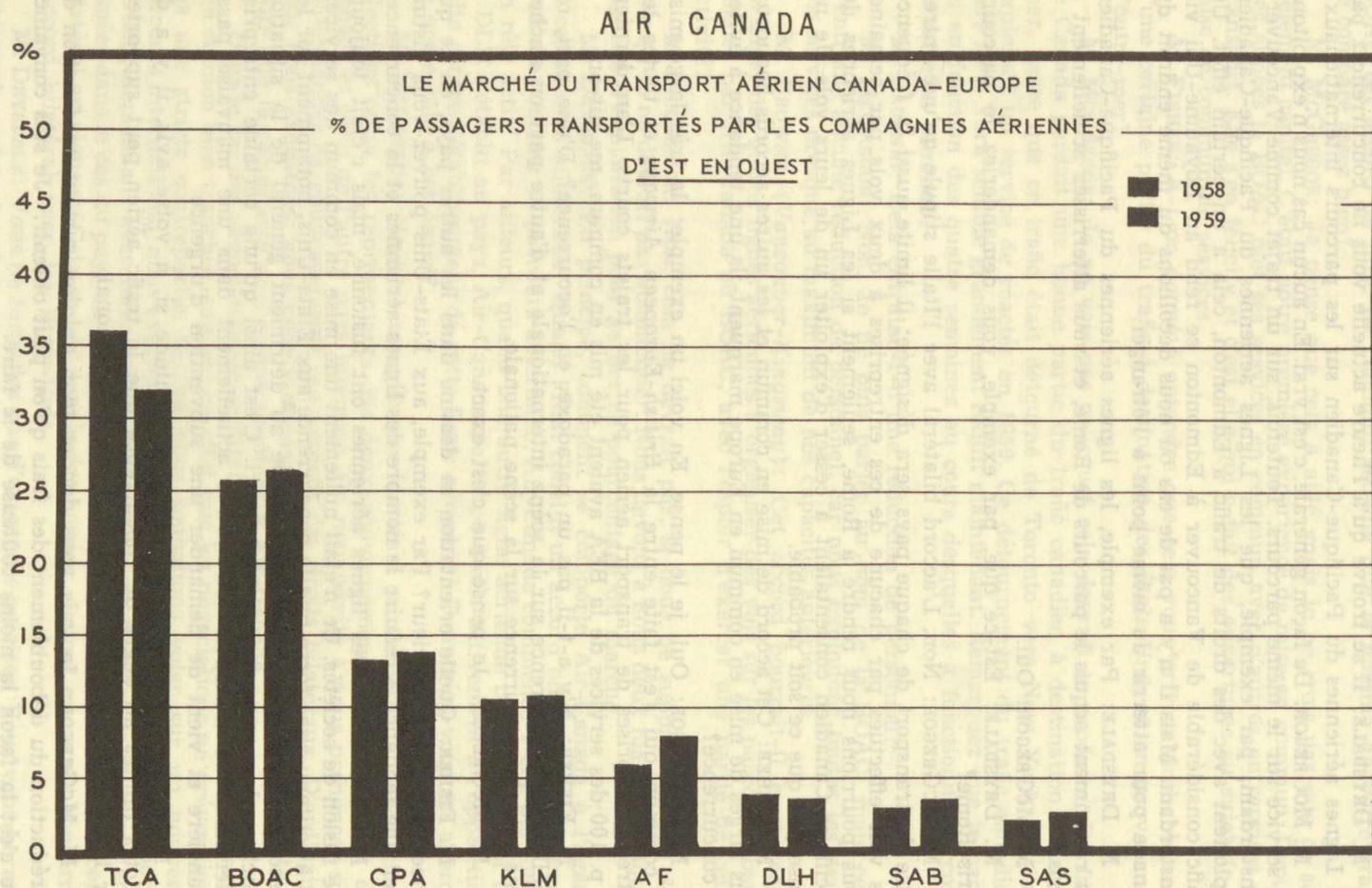
M. FISHER: Quelle orientation se dessine dans les autres pays, en ce qui concerne le trafic intérieur? Par exemple, aux États-Unis pouvez-vous distinguer une tendance à réduire le nombre des lignes aériennes et la concurrence?

M. MCGREGOR: Des lignes aériennes ont fusionné, mais c'était toujours une fusion de sociétés. Ce n'était nullement une mise en commun des services. On a soutenu avec force que la concurrence aux États-Unis, notamment sur les parcours à trafic dense, a été poussée au détriment général de la situation financière des entreprises de transport. C'est ainsi qu'une certaine entreprise américaine de transports se trouve actuellement dans une mauvaise passe financière et vient de demander une subvention d'urgence.

M. FISHER: J'aimerais savoir avec certitude si, à votre avis, il y a de strictes limites au degré de concurrence que le trafic aérien peut supporter, sur le plan national comme sur le plan international.

M. MCGREGOR: Je vais vous donner mon opinion surtout en fonction de la réduction du déboulement des frais qu'on peut obtenir. Je suis convaincu que c'est la façon la moins coûteuse de le faire.

M. FISHER: La mise en service du gros réacté est-elle l'élément décisif?



N.B. Les barres verticales figurant les pourcentages de chaque compagnie représentent, de gauche à droite, 1958 et 1959 respectivement.

M. MCGREGOR: Non. Je crois que cela compte, mais, je pense, c'était évident même avant l'avènement des gros avions à réaction.

M. FISHER: Les réactés vont accélérer le processus?

M. MCGREGOR: Je pense que c'est une hypothèse valable.

M. DRYSDALE: S'orienté-t-on vers les droits de la cinquième liberté dans la plupart des négociations bilatérales autour du monde? Je sais que je généralise. D'autre part, a-t-on tendance à s'en éloigner?

M. MCGREGOR: Non. Je pense que la tendance vers les cinquièmes libertés s'accroît. C'est particulièrement vrai, je pense, dans le cas des accords bilatéraux plus récents que le Canada a négociés.

Le Canada s'est presque tenu à l'écart des cinquièmes libertés jusqu'à il y a cinq ou six ans, lorsqu'elles ont commencé à faire leur apparition. J'aimerais parler du privilège de la cinquième liberté, si on le permet, à la dernière diapositive de cette catégorie, sur laquelle j'ai une carte montrant les troisièmes, quatrièmes et cinquièmes libertés. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive?

M. MCGREGOR: Il s'agit ici du pourcentage du trafic-passagers des lignes aériennes en direction de l'ouest, encore selon les diverses sociétés. La dernière diapositive concernait le trafic en direction de l'est. Je ne lui trouve pas d'intérêt particulier, sauf qu'il y a quelques variations dans les pourcentages d'expansion. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive?

M. MCGREGOR: Cette diapositive a pour but de faire voir l'extrême fluctuation saisonnière du trafic pour n'importe quelle année. On montre ici trois années, 1957, 1958 et 1959. Vous verrez que de janvier à février la courbe est presque identique chaque année; la baisse représente non seulement une diminution du rythme du trafic, mais aussi la moindre durée du mois de février.

A partir de là, l'essor devient très considérable; il atteint un sommet en août ou en septembre, avec de légères variations d'une année à l'autre. A compter de ce moment, la baisse du trafic au cours de l'automne est très prononcée. Il y a un relèvement en décembre, en raison du stimulant apporté par les fêtes de Noël.

M. DRYSDALE: Prenez-vous des dispositions pour tâcher de remonter vos chiffres de janvier et de février? Je constate que vous devez être outillés pour atteindre votre sommet d'août-septembre, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En effet.

M. DRYSDALE: Ainsi il y a une inactivité durant les premiers mois de l'année?

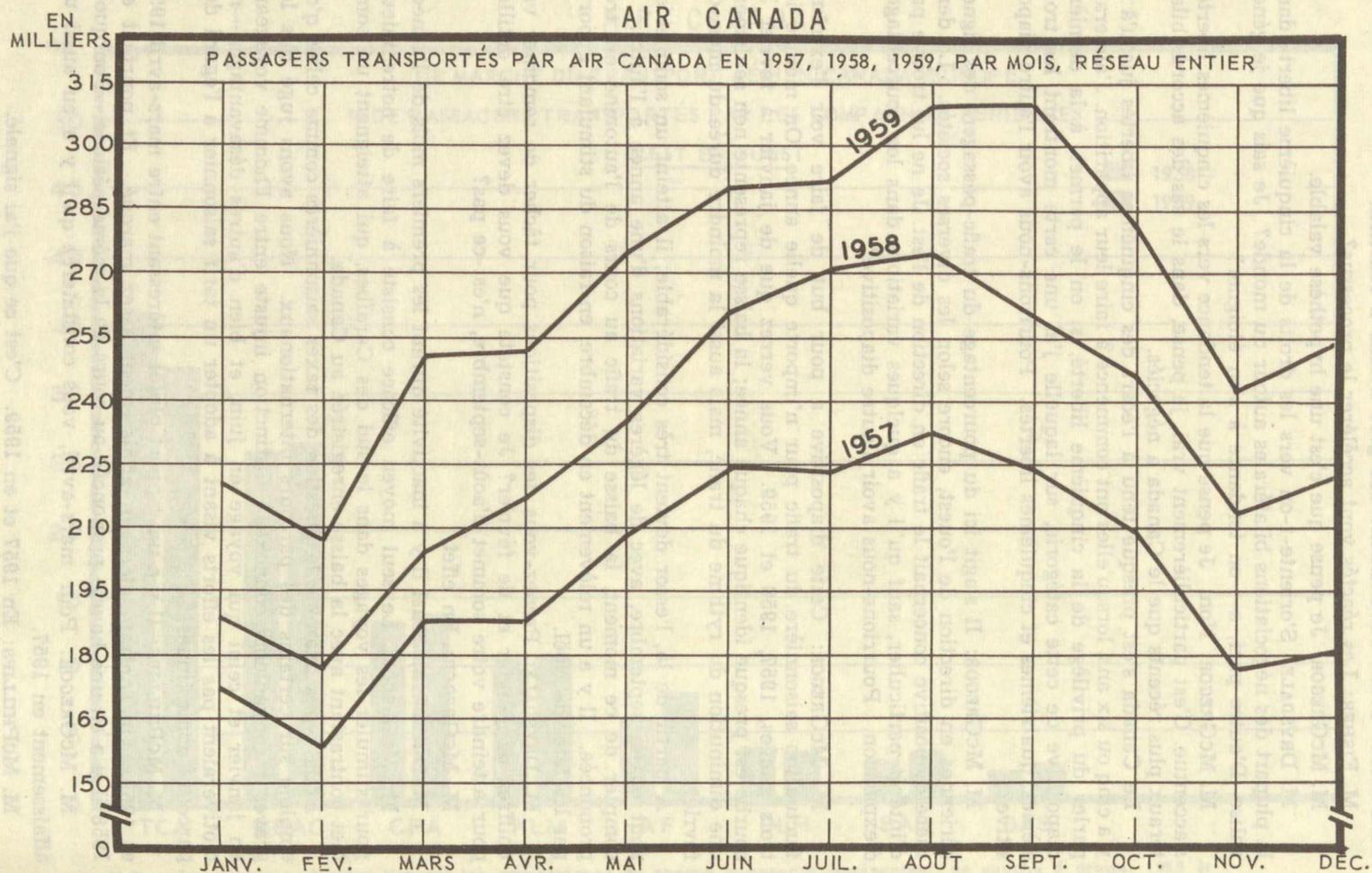
M. MCGREGOR: Le seul moyen efficace consiste à faire de notre mieux pour stimuler les voyages dans le sud des Caraïbes, qui atteignent un sommet contrastant avec la baisse enregistrée au Canada.

Nous avons examiné la question des taxes saisonnières comme celles qu'on emploie sur certains des parcours internationaux. Nous avons jugé que les graves inconvénients connexes,—distinction injuste entre l'homme voyageant en janvier et celui qui voyage en juin, et bien d'autres désavantages,—ne motiveraient pas les efforts visant à adopter un tarif saisonnier à l'égard des parcours domestiques.

M. MCPHILLIPS: Il y a un rapport plutôt intéressant entre mars-avril 1957 et 1959. On constate alors un affaissement assez marqué. Et pourtant en 1958 il y a eu une hausse prononcée au cours de la même période. Pourquoi?

M. MCGREGOR: Pour mars-avril, vous constaterez qu'il y a eu aussi un affaissement en 1957.

M. MCPHILLIPS: En 1957 et en 1959. C'est ce que j'ai signalé.



M. MCGREGOR: Oui, il y a affaissement dans les deux cas, alors que 1958 offre un cas à part. En l'occurrence, je ne sais pas pourquoi cela s'est produit.

M. PASCOE: Diriez-vous que vous avez moins de vols durant les mois de faible trafic que durant les mois où il atteint un sommet?

M. MCGREGOR: Oui, nous réduisons la fréquence des vols pour la majorité de nos parcours. Je pense que l'exception à cette règle concerne les deux parcours franchissant la frontière, Toronto-New-York et Montréal-New-York, où le trafic reste presque constant à l'année longue.

M. FISHER: A propos de la réduction du prix des billets attribuable à la saison, une tendance s'est-elle dessinée aux États-Unis vers cette méthode ou cette politique?

M. MCGREGOR: Non.

M. FISHER: Y en a-t-il eu en Europe?

M. MCGREGOR: Seulement sur les parcours internationaux. A ma connaissance, il n'y a pas eu d'écart saisonnier dans le barème des envolées entre les pays.

M. FISHER: Les écarts saisonniers, mettons dans les voyages entre les pays d'Europe, ont-ils nettement pour effet de stimuler le trafic?

M. MCGREGOR: D'abord, je ne pense pas qu'en Europe on ait une fluctuation saisonnière, comparable à celle du Canada, fluctuation d'ailleurs moins manifeste aux États-Unis. Nous enregistrons un écart vraiment extrême: de 155,000 passagers en février on passe à 230,000 en août de la même année.

M. CARTER: Y a-t-il un écart saisonnier marqué dans votre service de Terre-Neuve? On ne le dirait pas à voir l'aéroport.

M. MCGREGOR: Je ne pense pas qu'il soit aussi marqué dans le cas de Terre-Neuve que dans celui du principal service intercontinental est-ouest entre Montréal et Toronto et des endroits de l'Ouest.

M. PASCOE: Les vols décommandés à cause du mauvais temps influent-ils beaucoup sur la réduction? Les passagers seraient-ils acheminés par train, ou quelque chose du genre?

M. MCGREGOR: Pas beaucoup. Nous parcourons 98 p. 100 de notre trajet prévu, chaque année. Les retards imputables au temps sont plus nombreux, surtout à la fin de l'automne et au début du printemps. Cela a peut-être eu un effet traditionnel sur l'idée que les voyageurs se font de la sagesse des voyages aériens en hiver, idée venue d'autrefois. Mais je ne dirais pas que l'exploitation irrégulière du service a joué un rôle décisif.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il un tableau ou a-t-on fait une étude sur d'autre trafic, relativement à cette énorme fluctuation? Certes la circulation en voiture est plus forte en août qu'en février. De même, qu'en est-il du trafic ferroviaire? Le trafic ferroviaire entre-t-il en ligne de compte?

M. MCGREGOR: Il subit le même effet.

Le PRÉSIDENT: A-t-il monté en février et baissé en août, à l'inverse de ce que révèlent vos chiffres, ou y a-t-il un rapport?

M. MCGREGOR: Non, de fait, je crois que la courbe décrite par le trafic ferroviaire se confond pas mal avec la nôtre.

Le PRÉSIDENT: La situation ressemble beaucoup à celle qu'illustre ce tableau?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est une simple conjecture de ma part, mais la circulation en voiture serait beaucoup plus considérable en août, n'est-ce pas?

M. BROOME: C'est la saison des vacances; c'est le temps de voyager.

Le PRÉSIDENT: La situation est la même partout?

M. MCGREGOR: Exactement. Autrement dit, les gens se contentent de rester à la maison durant les mois d'hiver.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a rien à voir à Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

M. DRYSDALE: Avez-vous un tableau au sujet des voyages internationaux qui accuseraient une variation saisonnière?

M. MCGREGOR: Oui. J'ai un tableau répartissant le trafic entre l'Atlantique, le sud et les parcours canadiens. Vous verrez cela dans un moment.

M. FRASER: Il y a un grand nombre de vols nolisés durant les mois d'été. Je crois que des gens vont à Buffalo d'où ils s'envolent au lieu de prendre Air-Canada. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: C'est exact. Et aussi de Burlington (Vermont).

M. FRASER: Pourquoi?

M. MCGREGOR: La raison en est qu'un tarif de vols nolisés a été déposé et s'applique à toutes les entreprises de transport international qui exercent leur activité en dehors du Canada, y compris nous-mêmes, bien sûr. Le tarif a été déposé auprès de la Commission des transports aériens, voilà quelques années. On doit s'en tenir à ce tarif.

En exploitant ces vols à partir de Buffalo et de Burlington, toute entreprise de transport peut prendre le trafic canadien et en même temps éviter l'obligation de suivre le tarif canadien qui a été déposé. J'ai entendu dire qu'il y a une cinquantaine de tels vols nolisés qui ont été prévus pour l'été prochain.

M. FRASER: Je sais qu'un certain nombre de gens de ma ville font ces voyages, et je me suis demandé pourquoi on ne devrait pas changer cela. Y aurait-il moyen de modifier le système?

M. MCGREGOR: Nous avons fort déploré la situation, comme vous l'imaginez sans peine. On a proposé l'élimination du tarif des nolisations, car, de toute évidence, il joue au détriment des entreprises canadiennes de transport.

M. FRASER: Tel était mon avis. Je sais que ceux qui font ces voyages visent à obtenir le tarif réduit à partir de Buffalo ou de Burlington (Vermont). Ils trouvent qu'ils ne devraient pas être obligés de se rendre aux États-Unis pour obtenir cette réduction de tarif.

M. MCGREGOR: En effet.

M. BROOME: Vous avez recommandé ce changement?

M. MCGREGOR: Oui, nous l'avons recommandé.

M. FISHER: Vous n'êtes pas en mesure de chercher à assumer ce trafic à ce prix?

M. MCGREGOR: Oui, je pense que nous pourrions offrir des prix aussi bons que le tarif de vol nolisé, surtout avec l'avion Super Constellation, comme toute autre entreprise de transport.

M. FISHER: Vous le pourriez?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Alors qu'est-ce qui vous retient?

M. MCGREGOR: Le fait que le tarif est encore en vigueur et que nous ne pouvons exiger un prix au-dessous de ce barème.

M. FISHER: Oui, mais qu'est-ce qui vous empêche d'obtenir le changement?

M. MCGREGOR: Je ne pense pas que nous devons accuser la Commission des transports aériens de susciter de grands obstacles. La situation s'est produite au cours des deux derniers mois, et je pense que nous manquons pas mal

notre coup en demandant que le tarif soit suspendu, au moins. Mais, je pense, la Commission des transports aériens discerne la nécessité d'approfondir le problème.

M. BROOME: Combien de temps lui faudra-t-il pour l'examiner?

M. PASCOE: Votre régime de voyages à payer ultérieurement était-il en vigueur au cours de ces trois années?

M. MCGREGOR: Il a été en vigueur dans le cas des voyages transatlantiques, pour commencer. Il a débuté en octobre 1956. A mon avis, pour cette partie de 1957, et tout au long de 1958 et de 1959 il a été en vigueur pour les voyages transatlantiques comme pour les voyages au Canada.

M. FRASER: Quels en sont les résultats? Retirez-vous des avantages de ce programme de paiements ultérieurs?

M. MCGREGOR: Je n'ai jamais vu d'un bon œil la vente à crédit de billets de voyage. Sauf erreur, nous avons été la dernière des grandes lignes aériennes du monde à l'adopter. Mais, je dois le dire, les résultats révèlent que je me trompais beaucoup. Les créances nettement irrécouvrables sont presque infinitésimales au regard de l'ensemble. De plus en plus chaque année on a recours à ce programme.

M. CHOWN: Monsieur McGregor, pourriez-vous nous donner à l'avance et du point de vue économique une idée des résultats que produira la mise en service de nouveaux appareils comme le DC-8 et le Vanguard?

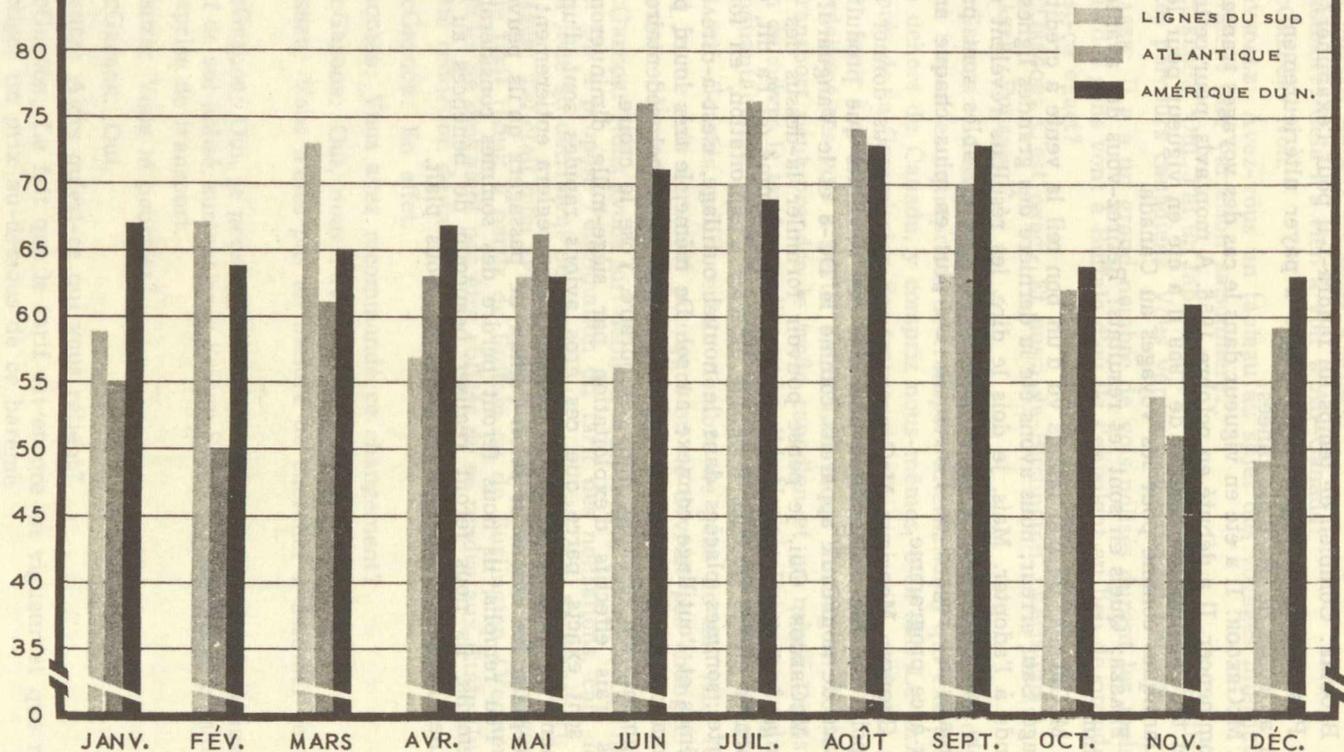
M. MCGREGOR: Oui, je pense pouvoir formuler là-dessus des remarques d'ordre général. Cette initiative aura pour effet, comme on l'a dit, d'accroître les dépenses autres que les dépenses directes d'exploitation, en fonction des très fortes sommes placées dans le nouvel outillage, c'est-à-dire les avions eux-mêmes et l'outillage connexe au sol. De même, le très lourd programme de formation du personnel naviguant et du personnel sédentaire accusera une augmentation brusque, mais temporaire, j'ose le croire.

Les frais effectifs d'exploitation par siège-mille diminueront, si nos calculs sont exacts, parce que ces gros avions rapides sont d'un meilleur rendement. La question de l'effet d'ensemble se règlera entièrement selon que l'on acceptera les avions et selon l'afflux de passagers qu'ils peuvent transporter. Peu remplis, ils nous feront perdre des sommes considérables; assez bien remplis, ils nous feront réaliser beaucoup de bénéfices au cours des prochaines années. L'autre diapositive, s'il vous plaît.

%
DE
CHARGE

AIR CANADA

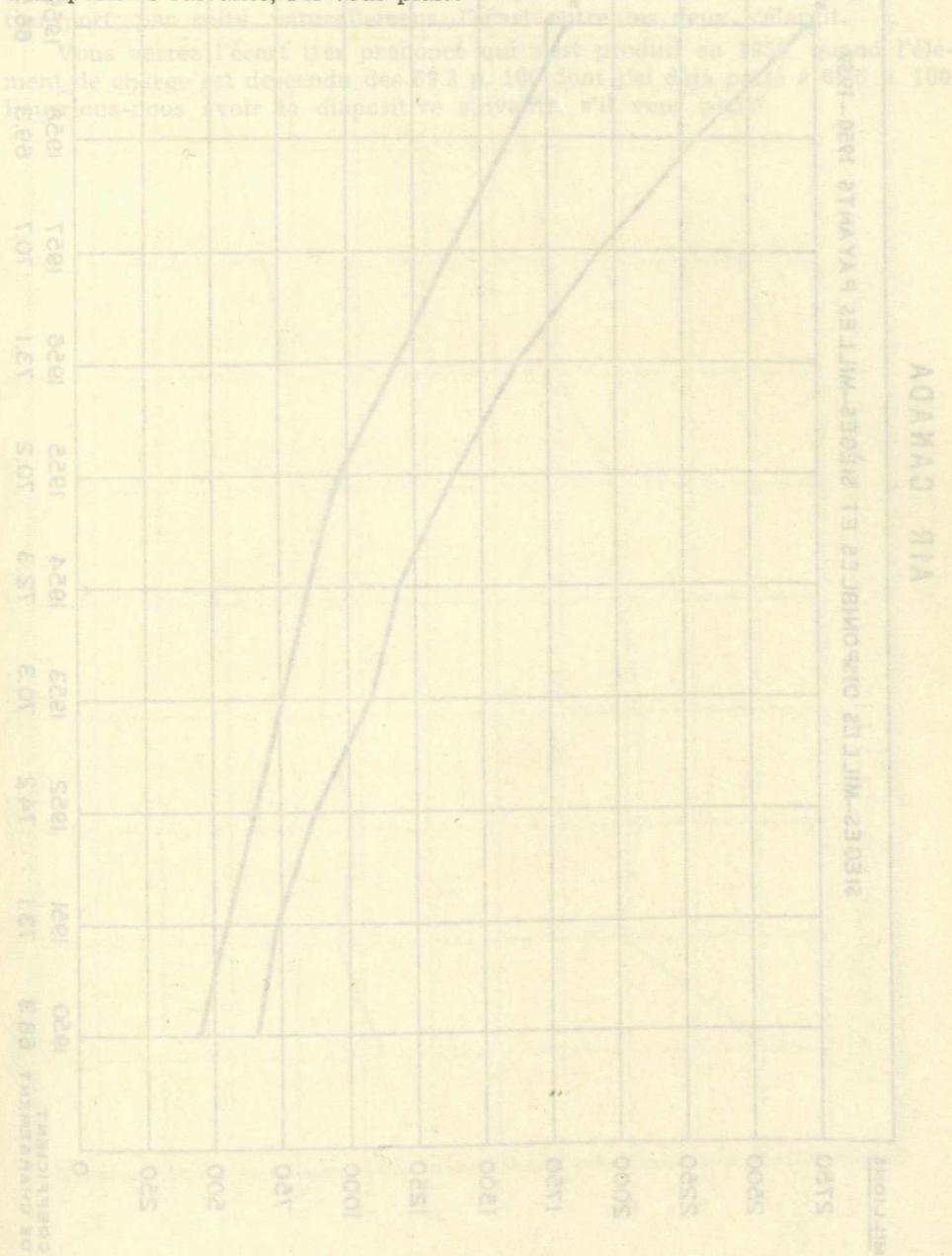
POURCENTAGE DE CHARGE (PASSAGERS) EN 1959 - PAR SERVICES ET PAR MOIS



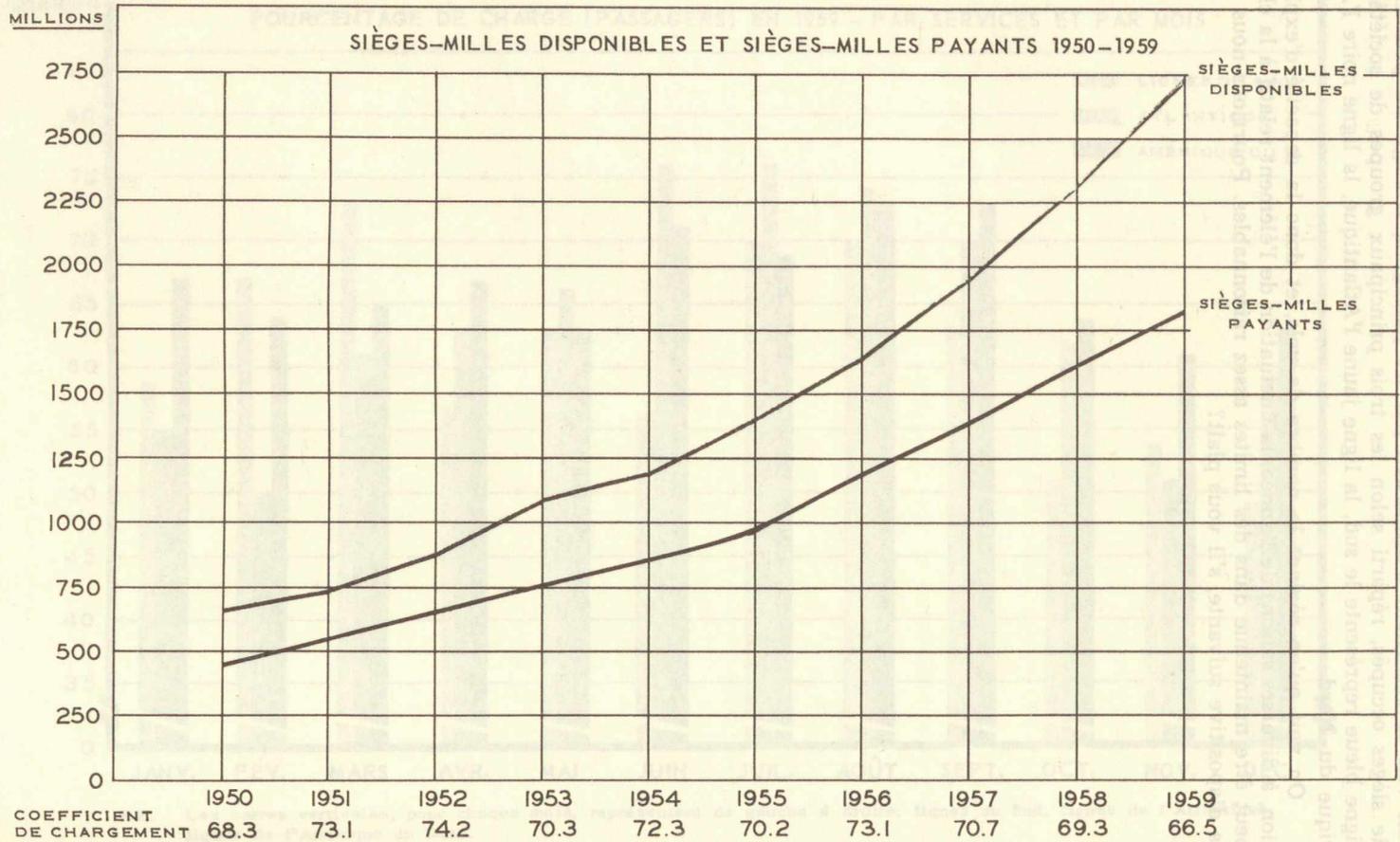
N.B. Les barres verticales, pour chaque mois, représentent de gauche à droite: lignes du Sud, lignes de l'Atlantique, lignes de l'Amérique du Nord.

M. MCGREGOR: Cette diapositive renvoie à la question qu'on a posée. Elle fait voir le coefficient d'utilisation par les passagers, il s'agit du pourcentage de sièges occupés, réparti selon les trois principaux groupes de sociétés. La ligne bleue représente le sud, la ligne jaune l'Atlantique, la ligne noire l'Amérique du Nord.

On voit qu'en réglant le nombre de vols, et donc la capacité d'exploitation, à diverses saisons de l'année, la fluctuation de l'élément relatif à la charge peut être maintenue dans des limites assez raisonnables. Pourrions-nous avoir la diapositive suivante, s'il vous plaît?



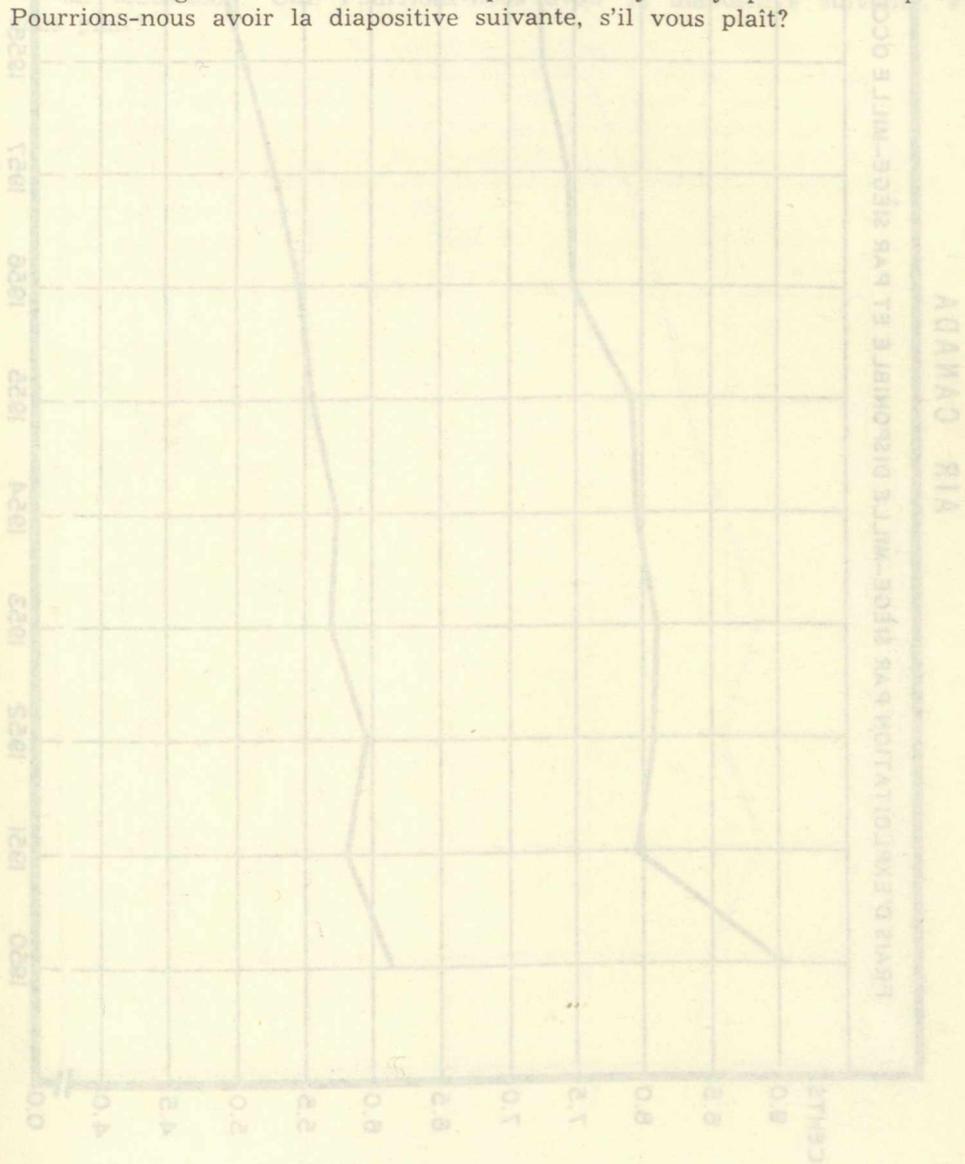
AIR CANADA



M. MCGREGOR: Voici un tableau des années écoulées de 1950 à 1959. Il montre l'accroissement de capacité qu'on a réalisé. C'est représenté par la ligne du haut; il s'agit du nombre de sièges-milles disponibles. Le nombre de sièges effectivement occupés est indiqué par la ligne brune du bas; il s'agit du nombre de sièges-milles occupés.

Au bas de la diapositive, on précise l'élément de charge qui en résulte. L'écart entre les deux lignes en toute année donnée représente la capacité non utilisée. A mesure que le volume d'ensemble augmentait et que l'élément de charge suivait cette courbe, nous y avons pourvu en accroissant la capacité de transport; par suite, naturellement, l'écart entre les deux s'élargit.

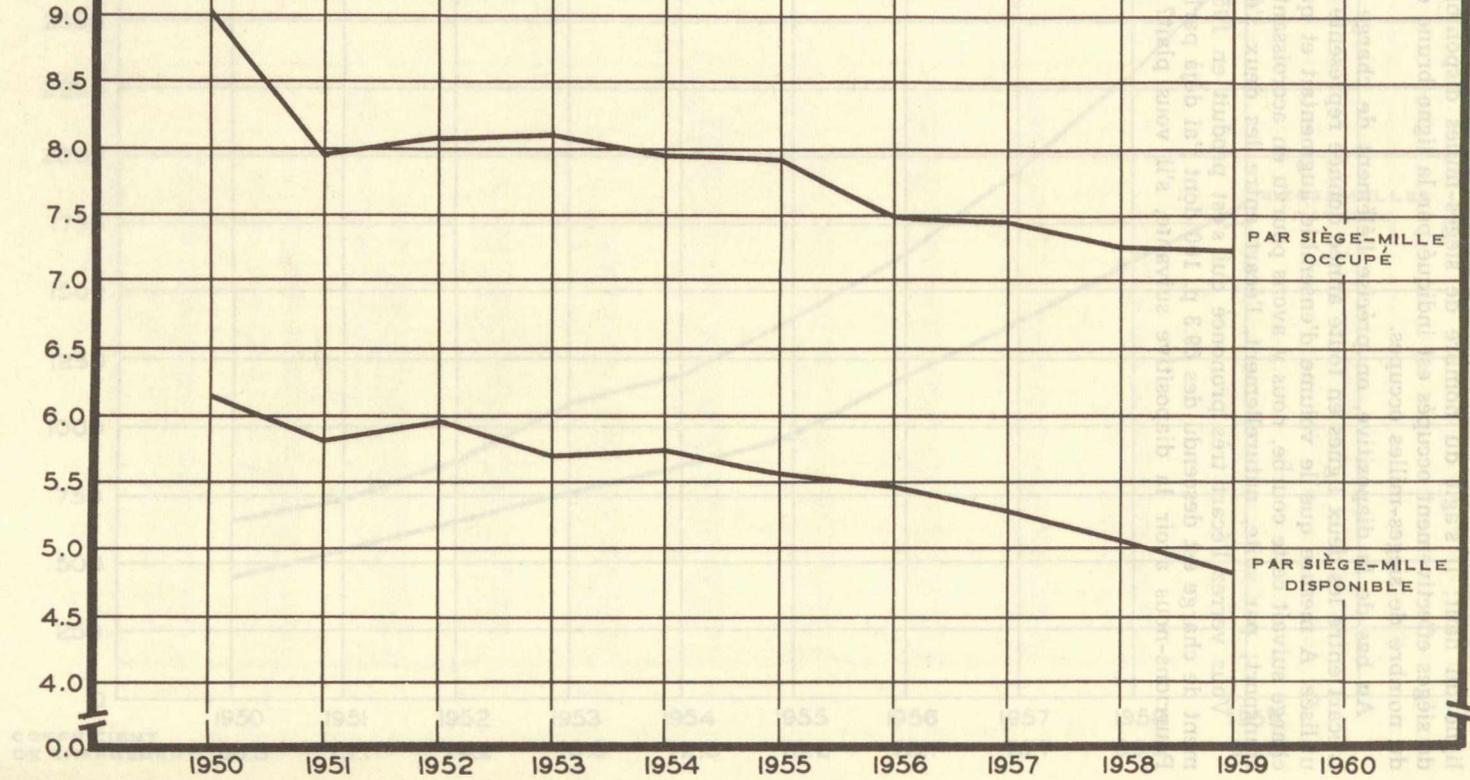
Vous verrez l'écart très prononcé qui s'est produit en 1959, quand l'élément de charge est descendu des 69.3 p. 100 dont j'ai déjà parlé à 66.5 p. 100. Pourrions-nous avoir la diapositive suivante, s'il vous plaît?



AIR CANADA

FRAIS D'EXPLOITATION PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE ET PAR SIÈGE-MILLE OCCUPÉ - 1950-1959

CENTS



PAR SIÈGE-MILLE OCCUPÉ

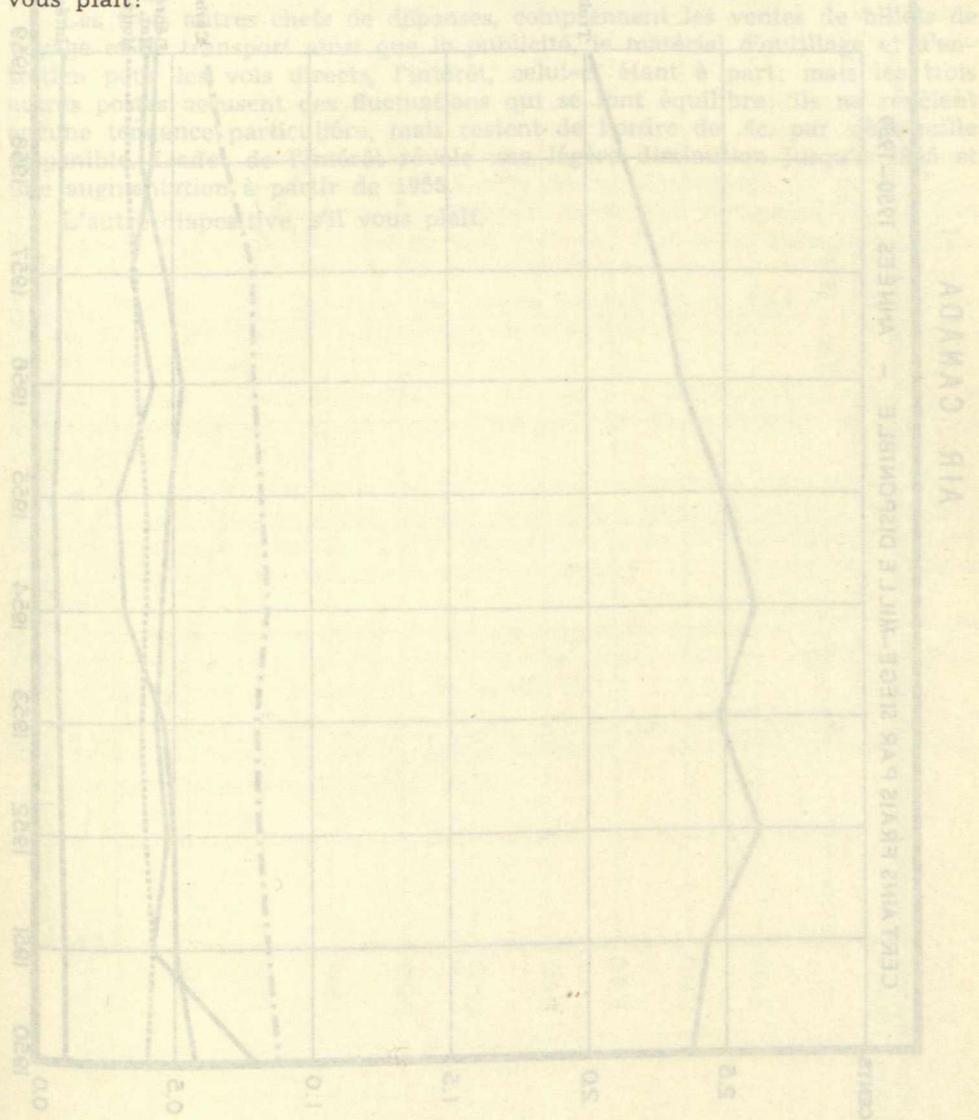
PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE

M. MCGREGOR: Ce tableau révèle nos frais d'exploitation par siège-mille disponible. A notre avis, il offre le critérium permettant de savoir si nous pouvons faire notre travail à meilleur marché. Il ne tient pas compte de la question de savoir si le siège est occupé ou non. Par suite, il ne reflète nullement l'influence exercée par les recettes. Il s'agit uniquement d'une représentation du coût par unité usuelle de transport, le siège-mille disponible.

La ligne du haut vise les sièges occupés. Elle présente des fluctuations, selon le pourcentage de sièges occupés. Mais la ligne du bas est celle qui nous reconforte; elle révèle une diminution bien régulière du coût par siège-mille disponible durant la période visée par le graphique, qui est de 10 ans.

Le PRÉSIDENT: C'est pas mal bien coupé en deux.

M. MCGREGOR: Oui. Pourrions-nous avoir la diapositive suivante, s'il vous plaît?

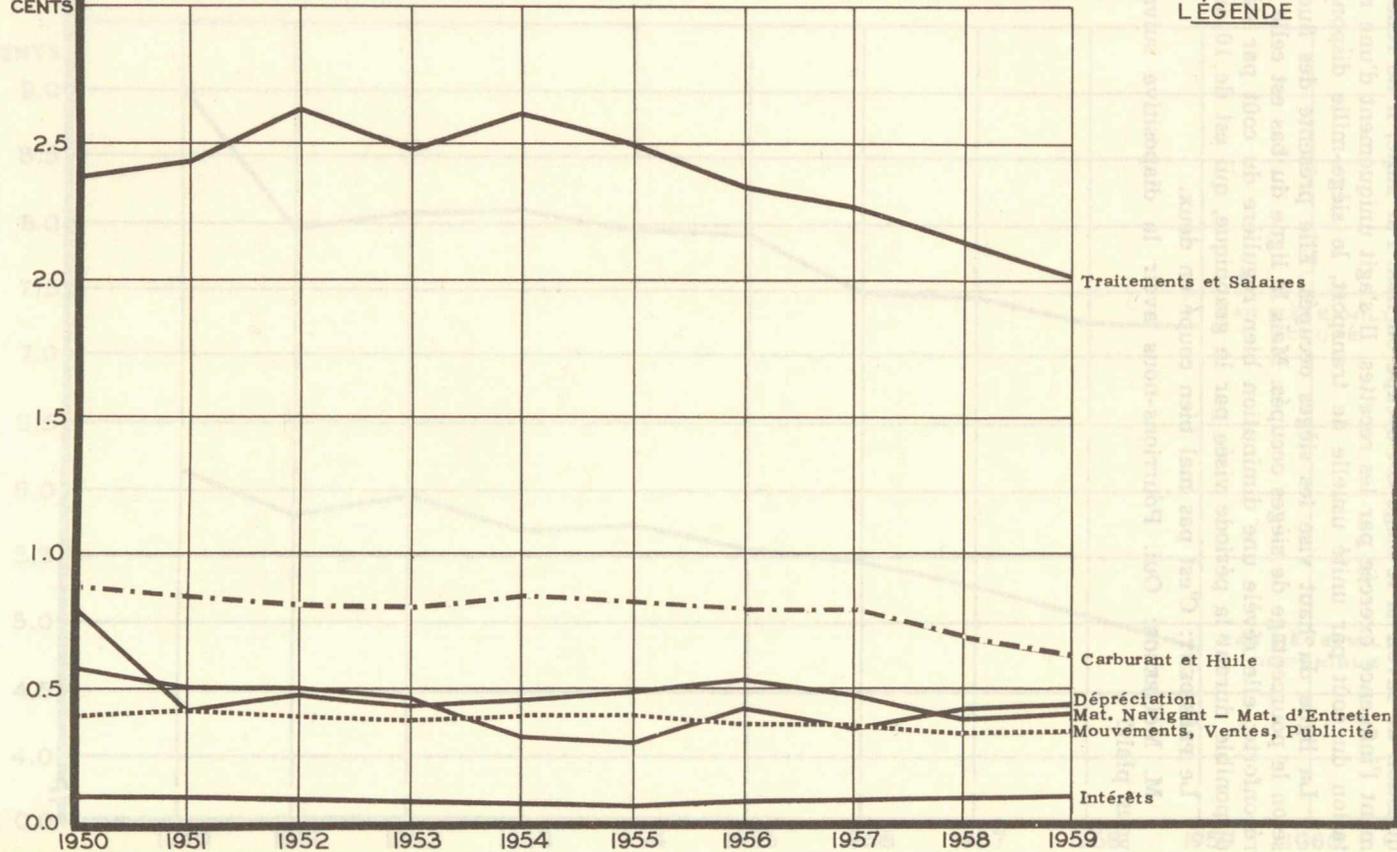


AIR CANADA

CERTAINS FRAIS PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE — ANNÉES 1950-1959

CENTS

LÉGENDE

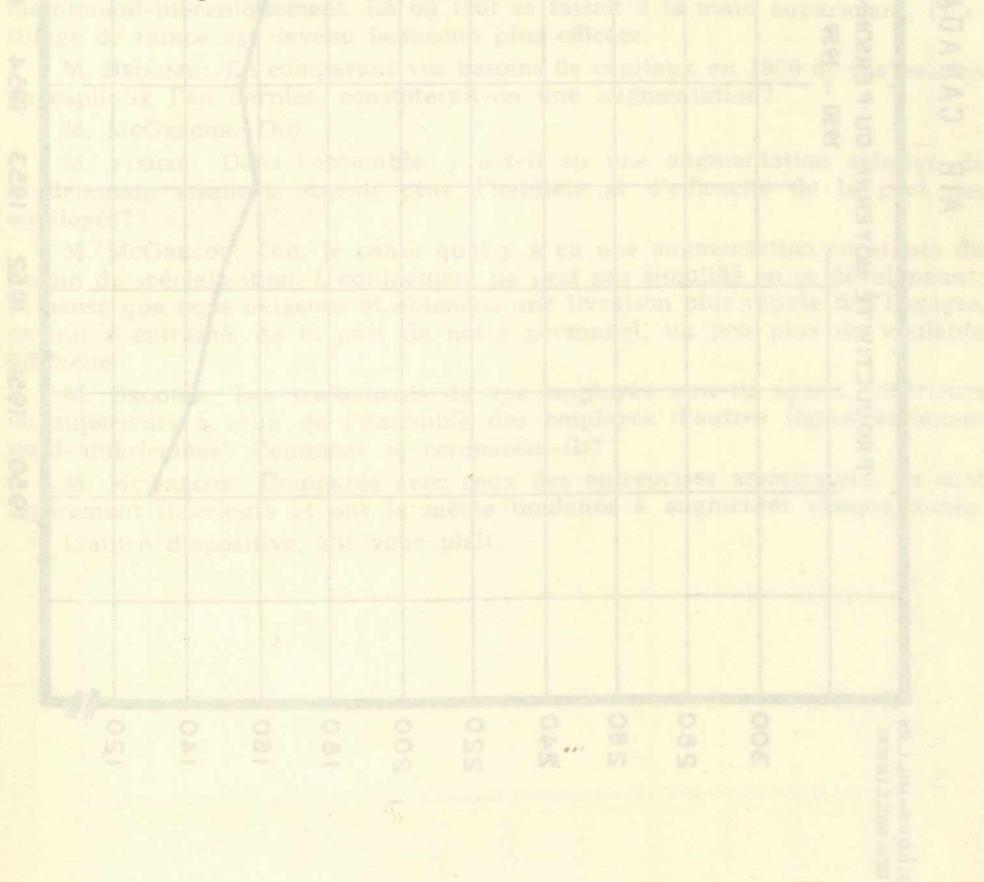


M. MCGREGOR: Voici un choix de chefs de dépenses. Il s'agit des principaux postes, évidemment, qui rentrent dans les frais d'exploitation des lignes aériennes. La ligne du haut concerne les salaires et traitements exprimés en cents par siège-mille disponible. Même si le nombre des employés s'est accru régulièrement, au cours des années, même si les barèmes de paie ont augmenté, le coût des salaires par siège-mille disponible a régulièrement diminué à partir de 1954, alors qu'il s'établissait juste au dessus de 2.6c., pour descendre à 2c. en 1959.

L'autre principal chef de dépenses, le carburant et l'huile, est indiqué par le trait et la ligne pointillée. Lui aussi, je suis heureux de le dire, affiche une légère tendance à la baisse. C'est largement attribuable au fait que l'avion à turbines consomme un carburant bien moins cher en quantité beaucoup plus considérable que l'avion à pistons.

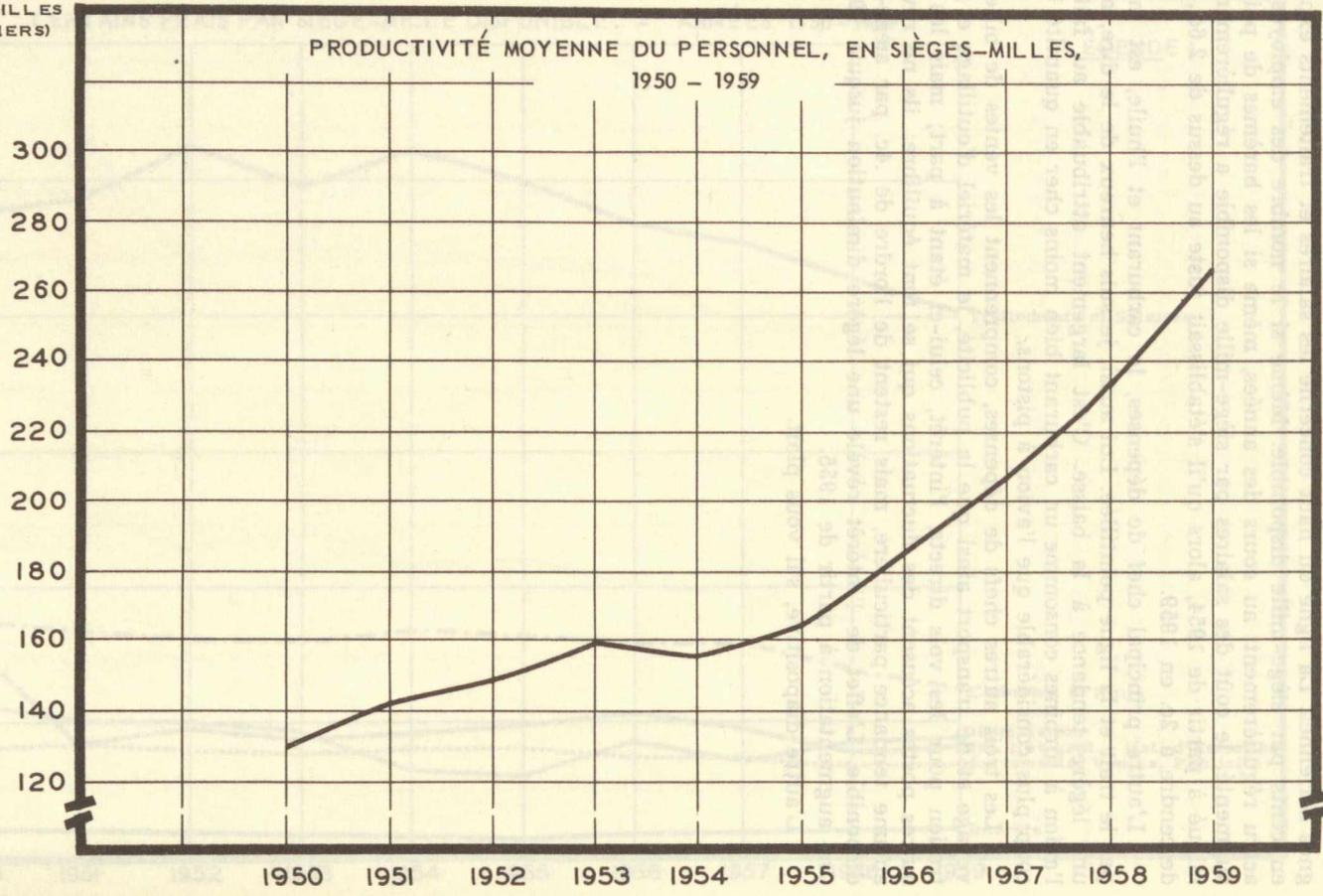
Les trois autres chefs de dépenses, comprennent les ventes de billets de voyage et de transport ainsi que la publicité, le matériel d'outillage et d'entretien pour les vols directs, l'intérêt, celui-ci étant à part; mais les trois autres postes accusent des fluctuations qui se font équilibre: ils ne révèlent aucune tendance particulière, mais restent de l'ordre de .4c. par siège-mille disponible. L'effet de l'intérêt révèle une légère diminution jusqu'à 1955 et une augmentation à partir de 1955.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.



SIÈGES-MILLES
(EN MILLIERS)

PRODUCTIVITÉ MOYENNE DU PERSONNEL, EN SIÈGES-MILLES,
1950 - 1959



M. MCGREGOR: Voici la moyenne de la productivité par employé. Elle est exprimée en milliers de sièges-milles par employé moyen. Elle révèle une amélioration très sensible tout au long de la période allant de 1950 à 1959. Là où un employé moyen a produit 131,000 sièges-milles en 1950, le même employé moyen ou son successeur produit aujourd'hui 265,000 sièges-milles.

M. DRYSDALE: Est-ce le total de tous vos employés?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Au cours des négociations de travail, vous formule-t-on l'argument de la productivité?

M. MCGREGOR: En termes très énergiques.

M. FISHER: Je suis curieux de savoir, devant une si grande augmentation de productivité décelée par le tableau, comment vous répliquez à cet argument ou comment vous vous appuyez lourdement sur lui pour l'empêcher de se retourner contre vous.

M. MCGREGOR: Nous ne cherchons pas M. Fisher, à le réfuter complètement. Nous admettons qu'il y a une plus grande productivité, mais vous admettriez certainement qu'elle est largement attribuable à une meilleure efficacité du matériel à l'ampleur accrue de ses dimensions, et au fait que bien des besognes, comme la manutention du bagage des passagers, se font maintenant mécaniquement. Là où tout se faisait à la main auparavant, l'outillage de rampe est devenu beaucoup plus efficace.

M. BROOME: En comparant vos besoins de capitaux en 1950 et vos besoins de capitaux l'an dernier, constaterait-on une augmentation?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Dans l'ensemble, y a-t-il eu une augmentation relative de la demande visant à obtenir plus d'habileté et d'efficacité de la part des employés?

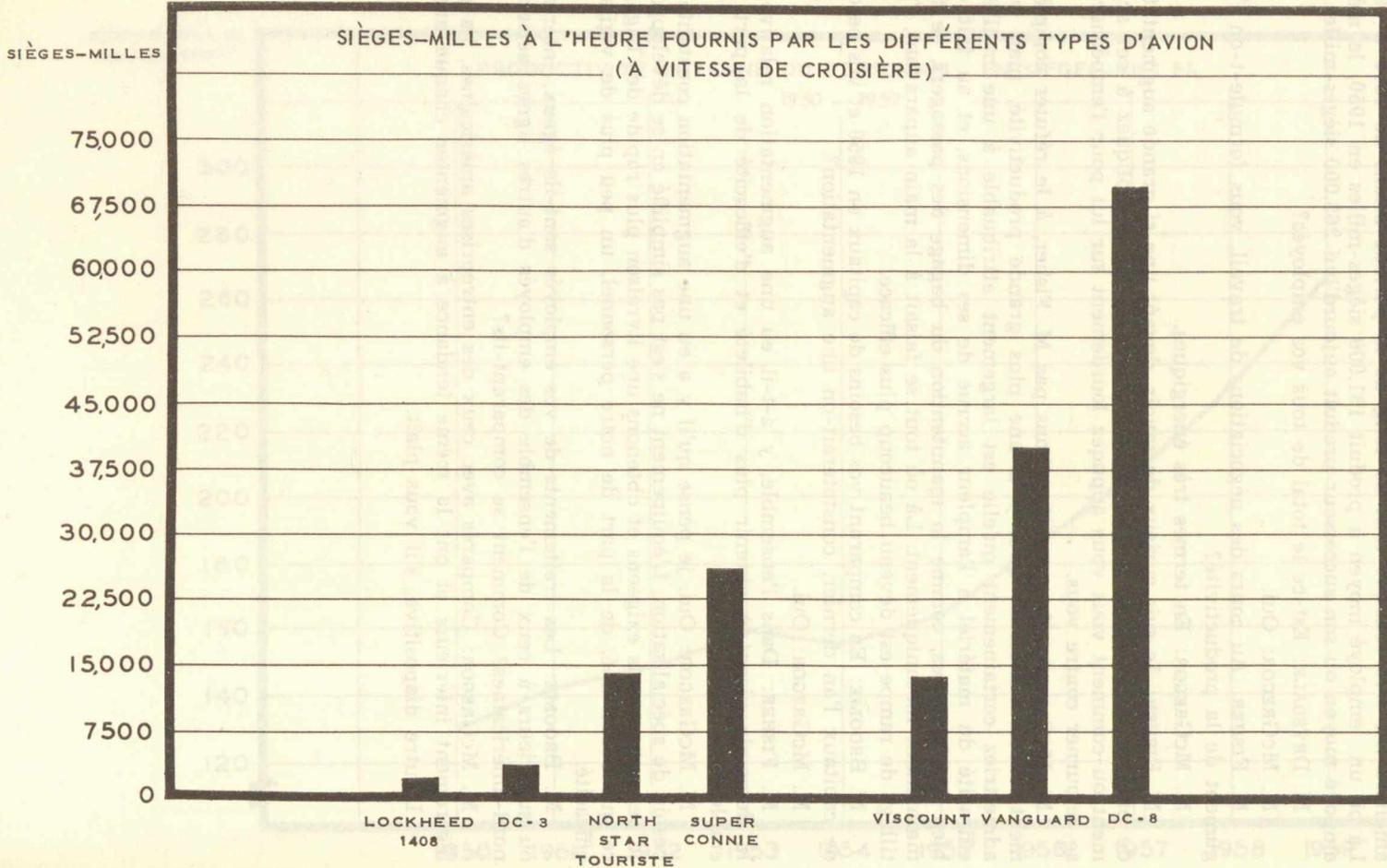
M. MCGREGOR: Oui, je pense qu'il y a eu une augmentation constante du besoin de spécialisation. L'équipement ne s'est pas simplifié en se développant; je pense que nous exigeons et obtenons une livraison plus rapide des bagages, ce qui a entraîné, de la part de notre personnel, un peu plus de vigilante efficacité.

M. BROOME: Les traitements de vos employés sont-ils égaux, inférieurs ou supérieurs à ceux de l'ensemble des employés d'autres lignes aériennes nord-américaines? Comment se comparent-ils?

M. MCGREGOR: Comparés avec ceux des entreprises américaines, ils sont légèrement inférieurs et ont la même tendance à augmenter chaque année.

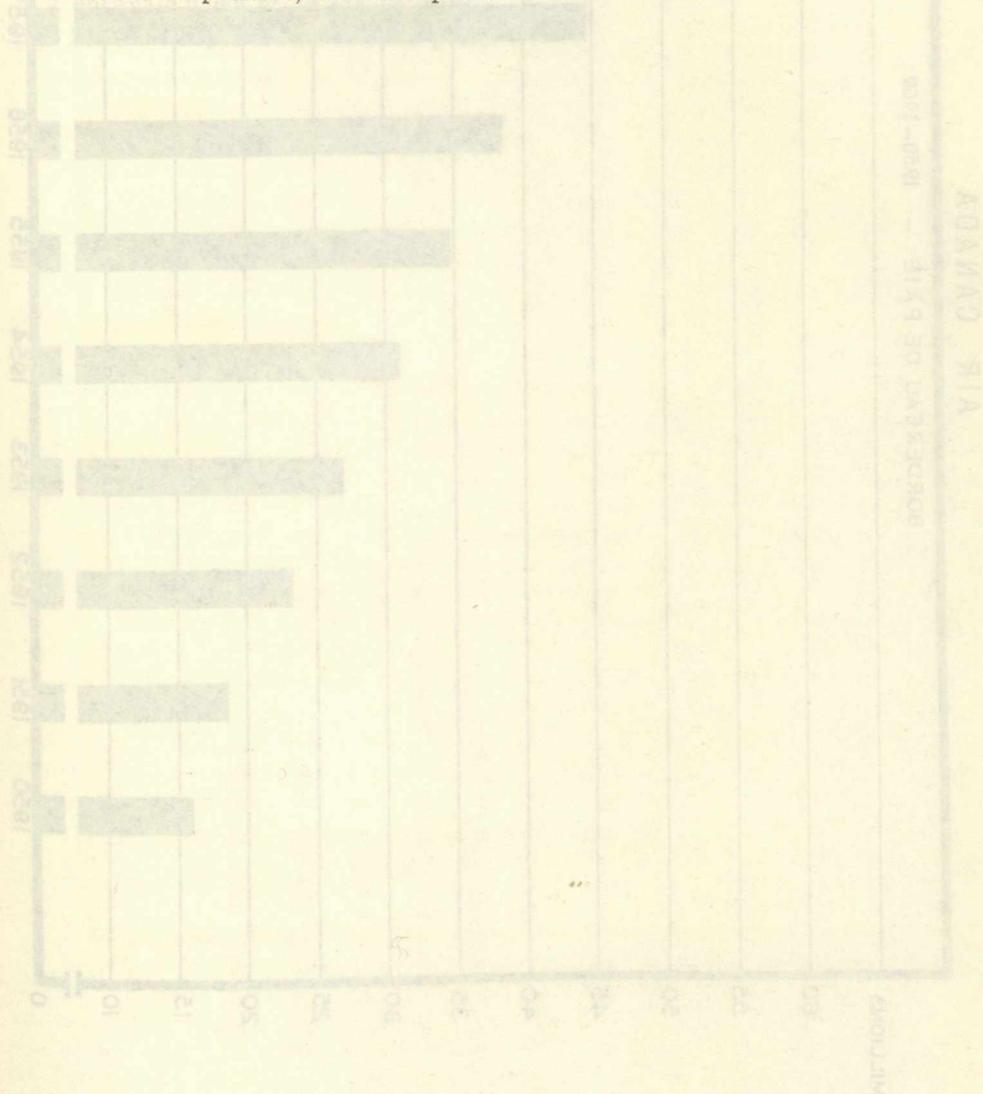
L'autre diapositive, s'il vous plaît.

AIR CANADA



M. MCGREGOR: Voici une diapositive intéressante. Une partie a trait au point soulevé par MM. Fisher et Broome, touchant la productivité de l'équipement. Il s'agit ici, au bas, des modèles d'avion, que la société exploite depuis sa formation. On a indiqué la productivité en sièges-milles par rapport aux différents avions par heure d'exploitation de ces avions. Nous commençons par le Lockheed 1408. Il est représenté par la très courte barre à gauche. Le DC-3 révèle une productivité plus grande par heure d'exploitation. Le North Star est le suivant, puis vient le Super Constellation, un très gros avion, et il reflète toujours une augmentation de rendement. Il y a ensuite le Viscount, dont les dimensions sont un peu moins de la moitié de celles du Super Constellation, pour ce qui est du nombre de sièges disponibles; il a à peu près la même vitesse et son rendement est moins grand. Les deux autres avions qu'on va nous livrer sont, les DC-8, déjà ici, à l'extrême droite, dont le rendement est énorme, comparativement aux autres, et les Vikings, qui se trouvent à mi-chemin entre les Viscounts et les DC-8.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.



AIR CANADA

BORDEREAU DE PAIE - 1950-1959

MILLIONS

60

55

50

45

40

35

30

25

20

15

10

5

0

1950

1951

1952

1953

1954

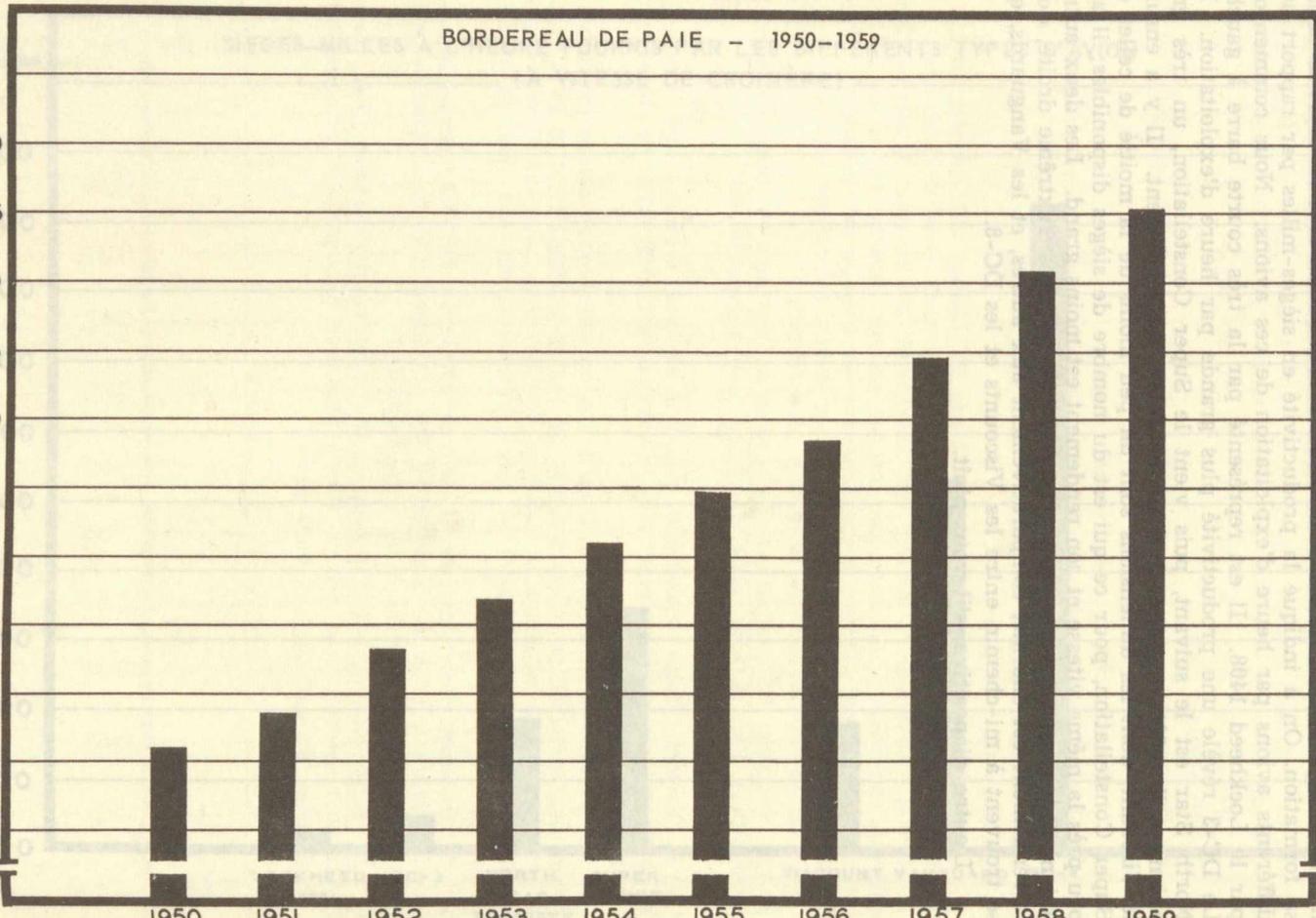
1955

1956

1957

1958

1959



M. MCGREGOR: Cette diapositive montre les dépenses du bordereau de paie. Elle n'offre pas d'intérêt particulier, sauf pour les récipiendaires, mais elle décrit une courbe d'augmentations extraordinairement constantes au cours des années. Vous verrez qu'en 1959 le total des dépenses du bordereau de paie a légèrement dépassé 55 millions.

M. CARTER: Avez-vous un tableau montrant le nombre d'employés?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas de tableau. Je me souviens bien des chiffres en cause. Le nombre moyen d'employés, durant 1959, a dépassé environ 10,350.

M. DRYSDALE: Quel en était le nombre en 1950? Il s'agit simplement de faire une comparaison.

M. MCGREGOR: Je crois qu'il est signalé au dernier paragraphe du rapport. Avez-vous demandé le nombre de 1958

M. DRYSDALE: Non, celui de 1950, pour avoir une idée de l'essor.

M. MCGREGOR: L'essor a été d'environ 3 ou 4 p. 100 par année. En 1950 il y en avait 5,046 et 10,358 en 1959.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.

AIR CANADA

CARACTÉRISTIQUES DES DC-8, VANGUARD ET VISCOUNT

	VISCOUNT	VANGUARD	DC-8
POIDS.....	62,000 LIV.	140,500 LIV.	310,000 LIV.
VITESSE DE CROISIÈRE.....	310 M/H	420 M/H	550 M/H
RAYON D'ACTION À PLEINE CHARGE.....	1,000 MILLES	2,200 MILLES	3,800 MILLES
CHARGE UTILE.....	10,000 LIV.	25,000 LIV.	33,750 LIV.
NOMBRE DE SIÈGES.....	44	96	127
VOLUME DES SOUTES.....	315 PI. CU.	1,360 PI. CU.	1,390 PI. CU.

M. MCGREGOR: Cette diapositive tend à faire voir les qualités fondamentales des divers appareils dont se composera le parc et qui seront les seuls du parc en 1961. Ils sont tous mus par turbines, tous à quatre moteurs, tous pressurisés. Ce sont des caractéristiques essentielles. Le poids brut du Viscount s'établit à 62,000 livres, celui du Vanguard à 140,500 livres, celui du DC-8 à 310,000 livres. Puis toutes les vitesses de croisière figurent à la ligne suivante: 310 milles à l'heure, 420 milles à l'heure et 550 milles à l'heure.

Rayon d'action utile et pleine charge utile. Cela comprend tous les éléments dont on tient compte, tels que le mauvais temps, les réserves de carburant, etc. Ces rayons d'action atteignent 1,000 milles, 2,200 milles et 3,800 milles.

La charge utile, dont on a déjà parlé, atteint 10,000 livres dans le cas du Viscount, 25,000 livres dans le cas du Vanguard, 33,750 livres dans le cas du DC-8.

Le nombre de sièges utilisables, selon nos plans, atteint 44, 96 et 127. Le volume de marchandises est indiqué à la ligne du bas.

Une caractéristique intéressante est signalée à la dernière ligne: le Vanguard peut contenir presque autant de marchandises que le DC-8, appareil bien plus gros. C'est attribuable à sa carlingue à double renflement qui a, sous le plancher, un compartiment presque aussi spacieux que le compartiment à passagers; on peut y mettre presque autant de marchandises.

M. BROOME: Quelle est la différence de prix des avions?

M. MCGREGOR: Taxe fédérale de vente comprise, le Vanguard coûte \$2,800,000. Le DC-8 coûte \$6,200,000, et le prix moyen que nous avons versé pour tout le parc de Viscounts est d'environ 1.1 million.

M. BROOME: En raison de sa charge utile, l'avion Vanguard rapporte des revenus très intéressants?

M. MCGREGOR: Oui, en effet.

M. FRASER: Puis-je demander à quels parcours vous allez les affecter?

M. MCGREGOR: Monsieur Fraser, selon notre plan initial nous nous servirons du DC-8 pour les seuls vols transcontinentaux qui sont longs; je veux parler des vols à une escale, des vols sans escale, des vols transatlantiques. Nous nous servirons du Vanguard pour le service transcontinental, y compris les provinces Maritimes; nous nous servirons aussi des Vanguards pour les vols dans le Sud et sur les parcours achalandés qui traversent la frontière américaine, tels que les trajets Montréal-New York, Toronto-New York, Toronto-Chicago. Nous nous servirons des Viscounts sur tous les parcours moins longs.

M. BADANAI: Quel genre d'assurance prenez-vous sur ces avions?

M. MCGREGOR: Nous prenons de l'assurance pour les risques à la tierce partie seulement, en cas de catastrophe, et nous avons notre propre assurance contre tous les risques sauf celui-là et le risque au sol, c'est-à-dire la perte de l'avion au sol en raison du temps ou d'un incendie ou dans le hangar.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une assurance au sol?

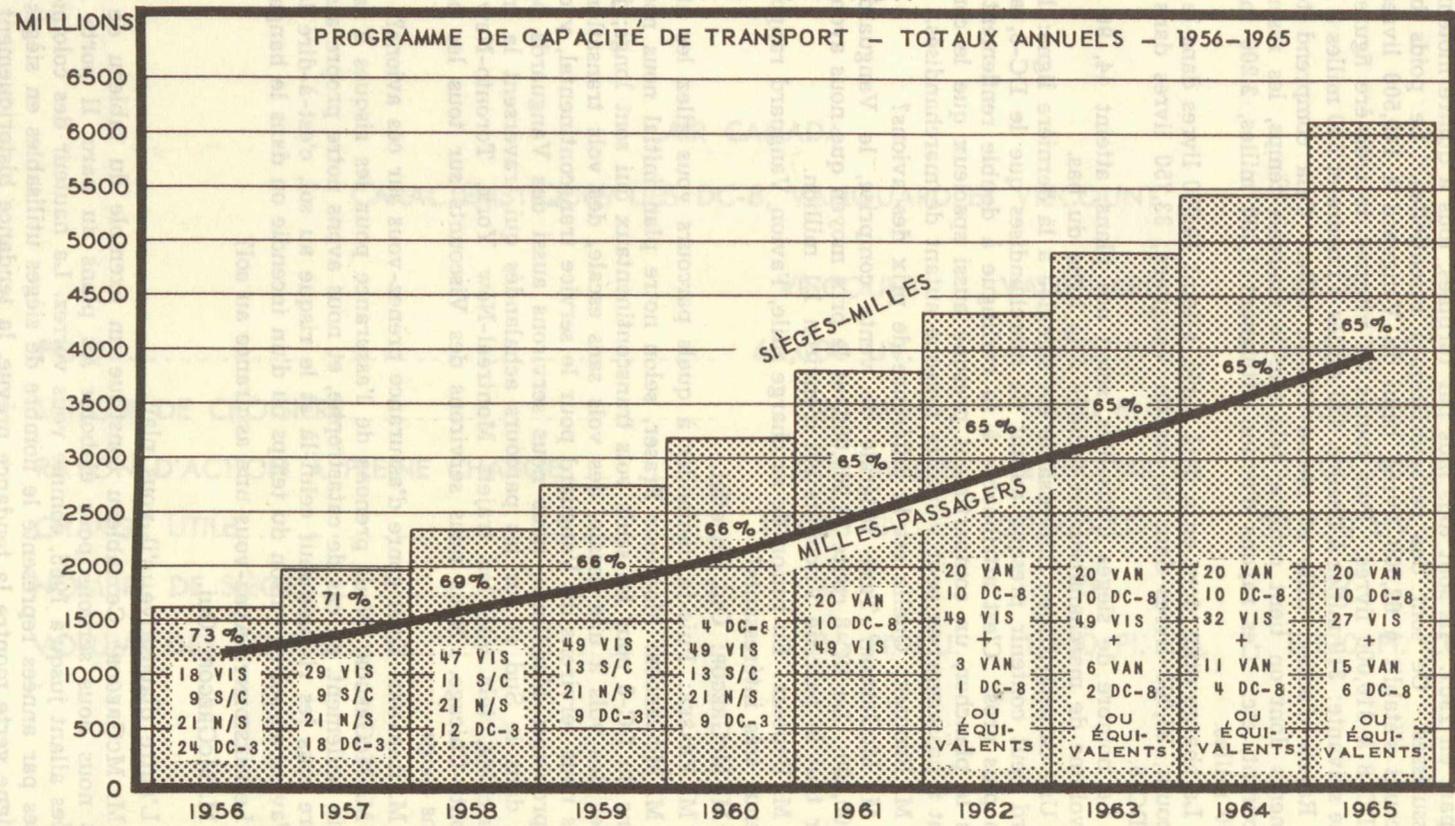
M. MCGREGOR: Oui.

L'autre diapositive, s'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Ce tableau constitue un exemple du tableau de travail dont nous nous servons pour élaborer les plans du parc. Il porte sur les années allant jusqu'à 1965, comme vous verrez. La hauteur des colonnes verticales par années représente le nombre de sièges utilisables en sièges-milles. La ligne verte montre la tendance prévue, la tendance historiquement exacte, et la tendance des années futures, pour les voyageurs-milles que nous devrons

AIR CANADA

PROGRAMME DE CAPACITÉ DE TRANSPORT — TOTAUX ANNUELS — 1956-1965



transporter. Les coefficients d'utilisation figurent dans les chiffres de pourcentage juste au dessus de la ligne verte. La composition de la flotte en toute année donnée qui produira cette capacité en sièges-milles est indiquée ici elle fait voir la disparition graduelle des avions à piston durant cette période de transition, et l'acquisition graduelle des Vanguards et des DC-8, ainsi que l'accroissement du parc de Viscounts qui s'est produit par le passé.

Certains de ces chiffres ne sont peut-être pas trop faciles à lire de l'arrière de la salle, mais on pourra voir le tableau tantôt ou après sous sa forme initiale.

M. FISHER: Monsieur McGregor, touchant le genre d'appareils que vous aurez bientôt et le genre d'appareils qui seront disponibles, avez-vous noté l'exemple que donne le gouvernement britannique en cherchant à obtenir la collaboration internationale sur le dessin et la production des futurs transports à réaction?

M. MCGREGOR: Monsieur Fisher, tout récemment le gouvernement britannique a effectué dans toute l'industrie du Royaume-Uni un changement qui, à mon sens, était fort nécessaire et se faisait attendre depuis très longtemps. Par la force, pourrais-je dire, on a fusionné bon nombre des industries de fabrication. On en a formé une particulièrement importante, la *British Aircraft Corp. Ltd*, qui comprend la *Vickers Company*, le plus grand fabricant de cellules d'avions, celui dont les succès sont le plus considérables; l'*English Electric Company*, qui a remporté beaucoup de succès dans la fabrication d'avions militaires; et une partie de l'entreprise Bristol, qui fabrique le Britannia.

Sur le plan international, on a manifesté une tendance à former ce que je pourrais appeler des alliances de dessin avec certaines des plus grandes compagnies américaines, mais je ne sache pas que de grandes réalisations aient déjà été obtenues à cet égard. Ailleurs dans d'autres régions, vous avez peut-être constaté que Sud, société française qui fabrique la Caravelle, a formé une telle alliance avec la société Douglas.

M. FISHER: Je voudrais savoir à quoi ressemblera probablement le prochain avion, quand il sera au point et quand vous l'obtiendrez. Ces questions sont peut-être étrangères à votre rapport annuel en cause, mais, je pense, le président les permettra. Je voudrais savoir quelle sorte de service nous devons fournir, pour ce qui est des aéroports. J'aimerais avoir votre sentiment sur le point suivant: achevons-nous de payer environ 100 millions par année pour le service des aéroports?

M. MCGREGOR: Touchant la tendance dans le domaine des avions, on reconnaît sans difficulté que la prochaine étape sera l'adoption des avions de transport supersoniques. Ce devra être un grand pas en avant, pas seulement un léger progrès, qui permettra de franchir le mur du son. Je pense que nous pouvons nous attendre à avoir un avion qui filera probablement à mach 2, sinon mieux, si je puis employer le mot "mieux", soit environ 1,500 milles à l'heure.

C'est un programme dont la réalisation sera très longue. A mon avis, il s'étendra sur au moins les dix prochaines années. Je doute que l'aviation civile se serve d'appareils supersoniques avant 1970, mais c'est une opinion peu répandue. Ils seront tout probablement fabriqués à la fois au Royaume-Uni et aux États-Unis, à moins qu'on n'ait la sagesse d'agir de concert, car les débouchés seront très limités pour les avions de ce genre. Je ne pense pas qu'ils soient d'un modèle exigeant des pistes plus longues ou plus résistantes. D'autre part, en ce qui concerne l'ensemble des dépenses d'aéroports, il faudra beaucoup de travaux pour recevoir des avions comme le DC-8 dont nous parlons maintenant.

M. FISHER: Vous n'entrevoyez pas la fin de l'évolution des normes des besoins d'aéroports?

M. MCGREGOR: Non, je crois que nous y sommes rendus maintenant. Il nous faut faire des travaux de consolidation, d'amélioration et d'expansion, porter au niveau dont nous parlons bon nombre des aéroports qui ne répondent pas encore à ces normes.

M. FISHER: Monsieur McGregor, vous savez probablement qu'on discute actuellement au Canada pour savoir si la Société Radio-Canada devrait desservir les régions qu'elle ne dessert pas aujourd'hui, les régions excentriques. De même il y a lieu de se demander si les petites localités devraient avoir des aéroports. Quel sera l'effet des nouveaux appareils? N'y a-t-il pas de moindres chances d'avoir le genre de service que Medicine Hat ou Cornwall ou Niagara Falls ou St. Catharines peuvent espérer avoir un jour, avec le genre d'appareils dont nous parlons?

M. MCGREGOR: Oui, ces nouveaux appareils qui sont très gros sont surtout réservés pour les longs parcours sans escale.

M. FISHER: Que pensez-vous des mesures tendant à établir un service? A votre avis, quel rôle devrait jouer Air Canada dans l'établissement d'un service pour un endroit comme Medicine Hat?

M. MCGREGOR: La question est vaste, monsieur Fisher. Si l'on permet à Air Canada de maintenir l'exploitation des lignes principales à forte densité, elle pourra comme dans le passé réaliser des subventionnements à l'intérieur de son réseau pour commencer à desservir les petites localités dont l'exploitation aérienne ne serait pas rentable évidemment. Si cet état de choses ne se maintient pas, il ne restera plus à Air Canada qu'à demander d'être déchargée de la responsabilité de desservir les petites localités. Si l'on n'acquiesce pas à cette demande, la société accusera des déficits d'exploitation.

M. FISHER: S'il s'agit non pas des petites localités que vous desservez maintenant mais d'étendre votre service, quel genre d'appareils adopterez-vous? Devrez-vous vous servir d'avions à décollage vertical?

M. MCGREGOR: Je pense que oui, car de même que ce ne serait pas économique de desservir certaines de ces petites localités avec ces gros quadrimoteurs, ce ne serait pas pratique financièrement d'aménager des pistes d'atterrissage aux aéroports. Aussi, bien que dans l'immédiat je ne puisse trouver rentable l'emploi des avions à rotor ou d'autres avions à décollage vertical, je suis sûr que cela viendra avec le temps; je suis sûr que le rendement des avions à rotor ou d'autres avions à décollage permettra d'assumer judicieusement le coût par siège-mille.

M. FISHER: J'aime à penser qu'Air Canada songe à accroître le trafic en direction d'endroits comme Malton et en provenance de petites villes du sud de l'Ontario ou, inversement, en provenance de Calgary et d'Edmonton et en direction des petites localités à bord de DC-2. Que pensez-vous de ce genre de trafic?

M. MCGREGOR: Nous avons étudié la rentabilité des récents modèles à rotor ou partiellement à rotor. On s'est constamment approché de la rentabilité, mais sans y parvenir. Il y a un gros et nouvel hélicoptère, le Sikorski 61, dont on prédit un coût d'exploitation plutôt intéressant mais jusqu'ici la capacité s'est toujours révélée trop faible et les frais d'exploitation trop élevés pour entraîner autre chose que des frais exorbitants pour le transport des passagers.

On fait une expérience très intéressante depuis quelques années. Je suis sûr que vous êtes au courant. La *New York Airways* exploite un service entre les trois principaux aéroports de la région de Manhattan, et dans le quartier d'affaires de Manhattan, mais ce service a fait l'objet et continue de faire l'objet de bien lourdes subventions.

M. CHOWN: Puis-je poser deux questions? La première a trait à un point que M. Fisher a déjà évoqué. Une des raisons pour lesquelles, si je me souviens bien, Air Canada a été dérangée dans ses services transcontinentaux au moins concernait le projet de desservir de petites localités. Je sais ce que fait Air Canada à cet égard. Cesse-t-on de desservir les petites localités pour favoriser les grands centres, ou est-ce qu'Air Canada dessert des petites localités dans certaines régions du Canada?

M. MCGREGOR: Au cours des années où j'ai travaillé avec la compagnie, monsieur Chevrier, nous avons ajouté plusieurs petites localités. Vous vous rappellerez qu'à la fin des années 40, je pense, nous avons ajouté des endroits des Prairies situés entre Winnipeg et les endroits autres que Regina et Saskatoon, qui avaient déjà été desservis. Il s'agissait de Brandon, de Swift Current, de Yorkton et de Medicine Hat. Nous avons ajouté de petites localités dans les provinces Maritimes, comme Yarmouth. De façon générale, on a eu effectivement tendance à ajouter de petites localités. Je suis bien certain que la guerre a joué un grand rôle à ce sujet, car les aéroports d'entraînement et les centres d'instruction d'effectifs ont été aménagés près des petites localités où, autrement, le trafic n'aurait pas été assez considérable pour motiver l'aménagement d'aéroports strictement civils. Nous sommes maintenant aux prises avec un certain problème, car ces aéroports ne peuvent plus servir de façon satisfaisante à des avions comme les Viscounts, soit les plus petits appareils que notre flotte aura en 1961. Je ne veux nullement empiéter sur le programme ou les plans de l'État, mais de toute évidence il y a conflit entre les dimensions des aéroports et les dimensions des plus petits avions que nous aurons bientôt.

M. CHOWN: Cela n'ouvre pas un débouché pour les petites entreprises de transport? Cela ne les encourage pas vivement à transporter plus de passagers et de marchandises?

M. MCGREGOR: Peut-être, mais ils ne semblent pas le penser.

M. CHEVRIER: Puis-je enchaîner? Vous parliez de service d'hélicoptères; j'aimerais revenir un moment à la question des petits centres. Quel est l'avenir de l'exploitation des hélicoptères dans les quartiers d'affaires? Je veux parler de Montréal et de Malton, évidemment, endroits auxquels vous songez, j'en suis sûr. Ce service sera-t-il bientôt mis sur pied et de quels appareils se servira-t-on?

M. MCGREGOR: Monsieur Chevrier, nous avons effleuré ce point tantôt avant votre arrivée. J'ai alors déclaré que ces services, là où on les exploite, à des endroits comme la région de Manhattan, Chicago, Los Angeles et Bruxelles, ne sont pas rentables à l'heure actuelle. J'ai exprimé l'avis que la mise au point d'avions à rotor ou partiellement à rotor comme le Rotodyne en assurerait probablement la rentabilité un jour, mais je ne puis deviner quand ce sera.

M. CHEVRIER: De tels services seraient-ils exploités par Air-Canada ou une autre entreprise?

M. MCGREGOR: Ce pourrait être par les deux.

M. CHEVRIER: Mais vous ne songez pas à exploiter sous peu un rapide service dans les quartiers d'affaires par hélicoptère ou avion à rotor?

M. MCGREGOR: Nous sommes en train d'étudier un cas, mais je préférerais ne pas m'attarder sur ce point, car la question concerne largement d'autres entreprises à l'heure actuelle.

M. FISHER: On a posé une question...

M. MCGREGOR: Alliez-vous en parler, monsieur Fisher?

M. FISHER: Oui.

M. MCGREGOR: Puis-je revenir à la raison pour laquelle les petites entreprises de transport ne s'intéressent pas trop à ces endroits. On répond que les frais d'exploitation et les recettes sont d'un niveau trop rapproché et, parfois, disproportionnés.

Je ne vois pas d'inconvénients à donner des noms. La *Trans-Air*, société bien établie qui exerce son activité en dehors de Winnipeg, a étudié de très près les frais d'exploitation du parcours des Prairies dont j'ai parlé tantôt; elle a constaté que les avantages économiques ne seraient guère attrayants. A l'époque, elle n'était pas disposée à assumer ce service, même si nous souhaitions abandonner le nôtre.

M. FISHER: Peut-on élaborer une formule,—je suppose d'abord que pareille concurrence dédoublée va se poursuivre entre les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et Air-Canada,—ou songez-vous à trouver une formule qui maintiendrait un certain équilibre de façon à trouver une contrepartie aux parcours non rentables que vous suivez actuellement?

M. MCGREGOR: Nous avons soutenu qu'il devrait en être ainsi. Le ministre a déclaré, je suis heureux de le dire, qu'aux termes du programme adopté, s'il faut instituer la concurrence transcontinentale, comme il y en avait dans une certaine mesure, l'entreprise de transport obtenant tel parcours à exploiter serait censée acquitter sa part, pour ainsi dire, des courts trajets non rentables.

M. FISHER: Comment y parvenir? Faut-il une décision de la Commission des transports aériens? Est-ce fonction du rendement des divers parcours?

M. MCGREGOR: Je pense qu'il faudrait une autorisation du gouvernement et probablement de la Commission des transports aériens.

M. CHEVRIER: Monsieur McGregor, vous dites quelque part dans le rapport que le coefficient d'utilisation par les passagers a baissé de 69.3 à 65.5; le rapport semble donner à entendre que c'est à cause du service transcontinental.

M. BROOME: J'invoque le Règlement monsieur le président. Nous étions censés examiner ces diapositives en ayant beaucoup de latitude à ce propos. Mais pourquoi rester dans l'obscurité totale? Ne sommes-nous pas censés parcourir les diapositives en posant des questions à leur sujet jusqu'à ce que nous ayons fini? Si ensuite le rapport donne lieu à d'autres questions, ce sera le moment de les poser.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je n'y vois pas d'inconvénient, pourvu que tout le monde s'en tienne à cette méthode.

M. BROOME: Nous allons nous borner à rester dans l'obscurité.

M. MCGREGOR: De fait, nous étions presque à la fin de notre premier groupe de diapositives.

M. CHEVRIER: Poursuivons l'examen des diapositives à condition de pouvoir ensuite poser des questions.

Mr. DRYSDALE: Une autre question avant que vous laissiez cette diapositive. Votre projection vise-t-elle cinq ans, ou si, en pratique, vous allez au delà de la période de cinq ans?

M. MCGREGOR: Nous le faisons dans certains cas, surtout en ce qui concerne les besoins de fonds, dont nous parlerons tantôt. Nous nous efforçons de limiter nos prévisions des besoins de la flotte à la période que nous croyons pouvoir soumettre à des estimations raisonnablement précises, mais quand nous choisissons un nouveau modèle d'avion, nos projections s'étendent sur dix ans à l'avance, ou même sur une période plus longue.

M. DRYSDALE: Vous avez signalé que les avions voleront probablement à mach 2 à l'avenir. Est-ce que les pistes actuelles dans des villes comme Montréal, Vancouver et Toronto peuvent recevoir ce genre d'avions?

M. MCGREGOR: Oui. Un aéroport qui peut recevoir le DC-8 pourra, à mon avis, recevoir les avions supersoniques qu'on fabriquera.

M. DRYSDALE: Vous ajoutez que l'on cherchera à aménager les nouveaux aéroports ou à accroître les installations probablement bien loin des centres des villes en raison du bruit des réactés?

M. MCGREGOR: Je pense, monsieur Drysdale, que l'emplacement des aéroports est pas mal délimité pour la plupart des centres canadiens de toute importance, à l'heure actuelle. On a investi tant d'argent que je ne chercherais pas à faire abandonner une large partie des emplacements des aéroports actuels.

M. DRYSDALE: Et le seul problème qui surgira sera celui dont on a parlé. En bref, à mesure qu'augmentera la vitesse des avions, les voyageurs chercheront davantage à se rendre plus rapidement dans les quartiers d'affaires. Vu les embarras de circulation, vous entrevoyez le jour où vous serez forcés d'organiser un réseau de communications plus rapides entre les villes?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DRYSDALE: Élaborez-vous des projets dans une perspective déterminée?

M. MCGREGOR: Pour ce qui est des modèles d'avions?

M. DRYSDALE: Oui.

M. MCGREGOR: Non, nous laissons cela absolument aux fabricants.

M. DRYSDALE: Si je demande des renseignements que vous ne voulez pas divulguer, dites-le moi tout simplement, mais avez-vous signalé à un fabricant d'avions en particulier que vous souhaitez avoir tel modèle d'avion pour parer à ce problème?

M. MCGREGOR: Non, la tendance dans les communications se dessine entièrement dans l'autre direction. Ils sont très peu nombreux les fabricants qui n'examinent pas toutes les possibilités de vendre leur produit.

M. DRYSDALE: Au fond, vous contentez-vous de chercher à amener les gens aux aéroports, quitte à laisser les techniciens et d'autres trouver le moyen de les transporter depuis l'aéroport jusqu'aux centres d'affaires?

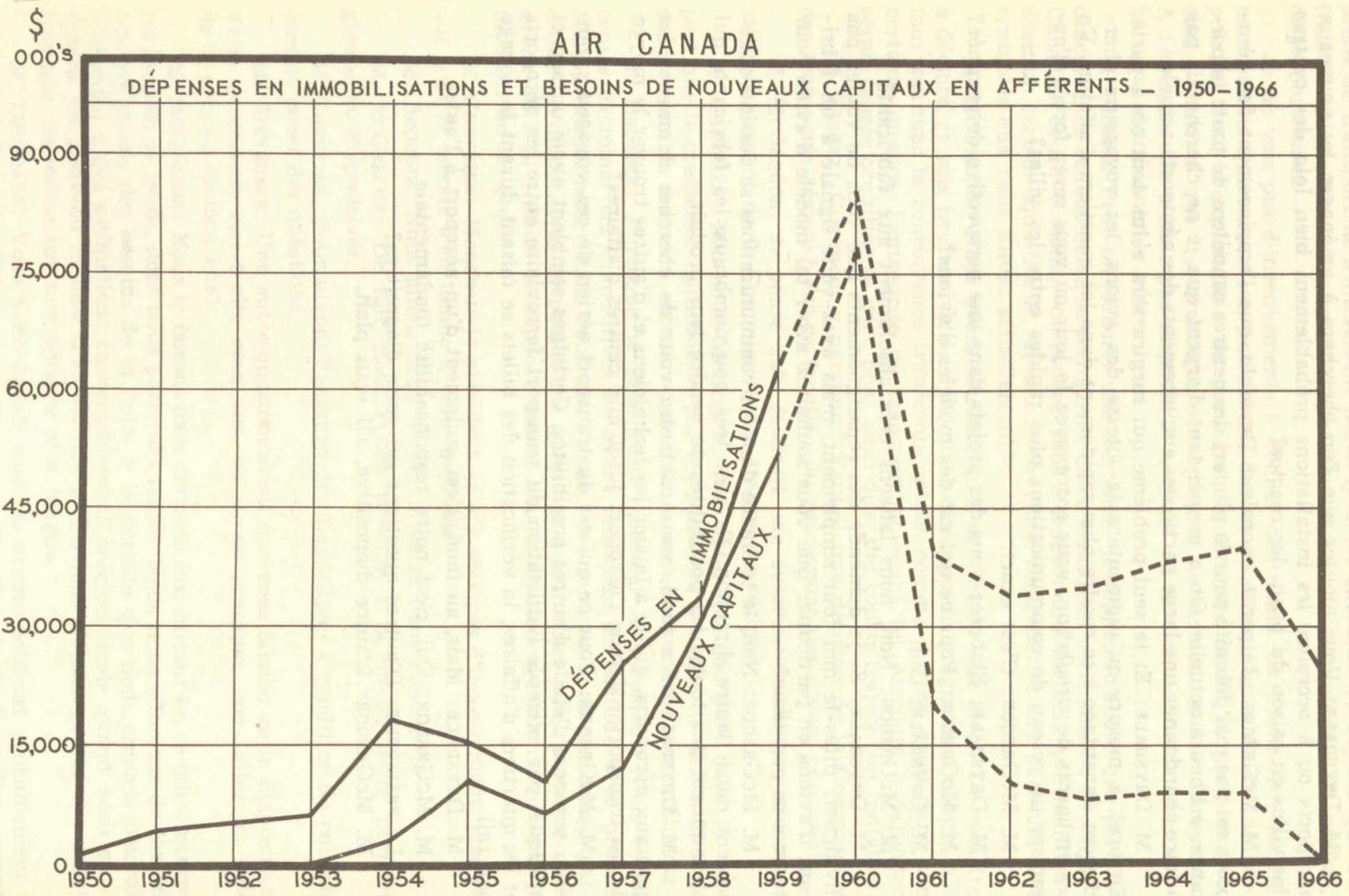
M. MCGREGOR: Pour ce qui est du transport aérien de ces voyageurs, oui. Nous poussons l'étude d'autres possibilités. Certaines semblent avoir un aspect pratique, par exemple l'utilisation du transport ferroviaire entre les aéroports et les quartiers d'affaires, la vérification des billets se faisant durant le voyage par rail.

M. DRYSDALE: Mais, au fond, c'est seulement d'un aéroport à l'autre.

M. MCGREGOR: Oui, c'est notre responsabilité fondamentale.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur cette diapositive?

M. MCGREGOR: L'autre diapositive, s'il vous plaît.



M. MCGREGOR: Cette diapositive fait voir les dépenses d'immobilisation effectivement engagées jusqu'à 1959 et prévues pour la période qui se terminera en 1966. Elle montre ce qu'on a placé dans l'entreprise dans le passé, soit l'ensemble des dépenses d'immobilisation et les nouveaux capitaux afférents qu'on a investis dans les lignes aériennes; elle montre enfin ce que nous prévoyons dépenser à l'avenir au cours de cette période.

Vous verrez que les nouveaux fonds et les dépenses d'immobilisation étaient assez semblables et que l'effet de la transition vers un parc composé entièrement d'appareils munis de moteurs à turbine se reflète dans l'énorme poste de dépense inscrit en 1960. Par après, il y a une baisse presque aussi prononcée des dépenses d'immobilisation jusqu'à la fin de 1961; le niveau s'en étale ensuite pour présenter une légère hausse.

Les besoins d'argent frais continuent de diminuer en 1961, en 1962 et 1963; ils deviennent ensuite stationnaires, et le niveau en est à peu près égal à celui qui existait en 1955 et 1957. C'est attribuable à la dépréciation accrissante en fonction du nouveau parc, et au parachèvement du programme de conversion.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions?

M. FRASER: Puis-je demander à M. McGregor si après 1966 ces dépenses grimperont encore en raison de l'usure des appareils?

M. MCGREGOR: Je ne le croirais pas. Pour cette année-là nous prévoyons avec espoir une autre baisse assez prononcée, lorsque tout le parc actuel d'appareils munis de moteurs à turbine restera en exploitation. Les dépenses d'immobilisation défraieront uniquement l'achat des appareils de remplacement nécessités par l'essor de l'entreprise. Enfin, on mettra en service, probablement au cours de cette période, un nouveau modèle de réacteur complet à moyen rayon d'action. Mais nous ne prévoyons pas que les besoins de capitaux dépassent ces niveaux.

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

M. DRYSDALE: J'aimerais savoir quelle est la période visée?

M. MCGREGOR: La période de dépréciation est de dix ans dans le cas des DC-8. C'est le seul nouveau modèle pour lequel nous ayons établi le barème à l'heure actuelle, car nous n'avons pas encore reçu les Vikings.

Cela revient aux questions posées au sujet de nos parcours internationaux. Voici une carte du monde, comme vous voyez. On y indique en orange les parcours des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, et par des lignes pointillées les trajets de cinquième liberté liés à cette exploitation. Les parcours internationaux d'Air-Canada figurent en vert foncé. Je dois m'excuser de ce que la représentation des parcours en Europe devienne un peu chargée; c'est imputable au fait que l'échelle est relativement petite.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions?

M. CHEVRIER: Est-ce couleur orange? Je suis peut-être daltoniste.

M. MCGREGOR: C'est un beau rose orange.

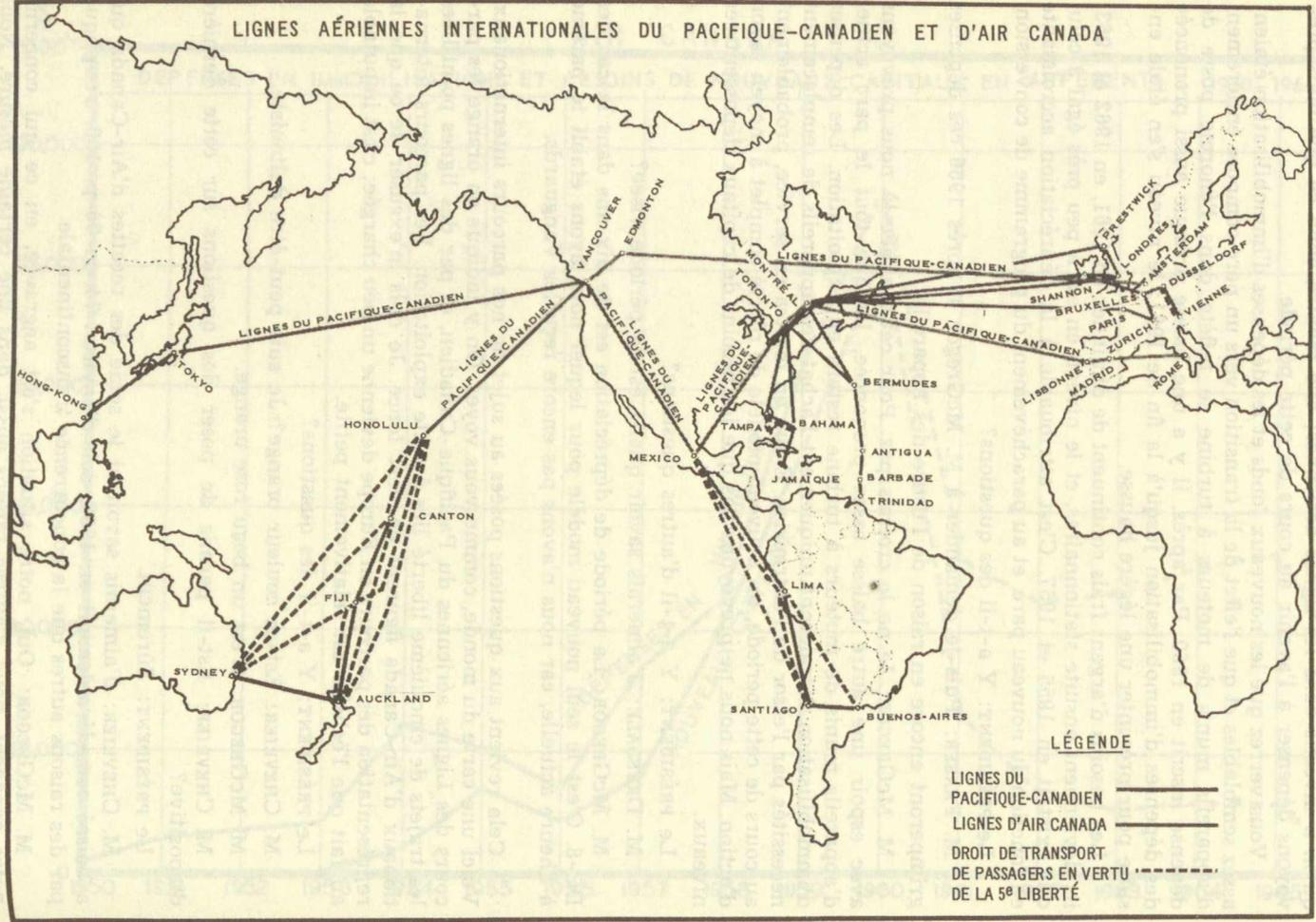
M. CHEVRIER: Est-il permis de poser des questions sur cette dernière diapositive?

Le PRÉSIDENT: Sûrement.

M. CHEVRIER: J'aimerais savoir si le solde des recettes d'Air-Canada qui a baissé considérablement en 1959, soit d'environ 74 ou 75 p. 100, s'explique par des raisons autres que la concurrence transcontinentale.

M. MCGREGOR: Oui, notre situation s'est aggravée, en ce qui concerne notre excédent, pour d'autres raisons aussi, dans une certaine mesure. Nous avons employé sur nos parcours transatlantiques des appareils qui n'ont pas

LIGNES AÉRIENNES INTERNATIONALES DU PACIFIQUE-CANADIEN ET D'AIR CANADA



attiré les passagers autant que ceux de certains de nos concurrents, le Britannia et le Comet. Les avions entièrement munis de moteurs à réaction attirent plus de passagers que le Super Constellation. Nous nous attendons à corriger cet état de choses quand le DC-8 sera mis en service.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous indiquer où les DC-8 auront la cinquième liberté?

M. MCGREGOR: Air-Canada a une cinquième liberté à partir de Tampa à destination de la Jamaïque et de Nassau.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas indiqué ici.

M. MCGREGOR: Oui, c'est indiqué, mais c'est difficile à voir.

M. DRYSDALE: Y en a-t-il une qui aboutisse à Vienne?

M. MCGREGOR: Il y a une cinquième liberté entre Dusseldorf et Vienne.

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

M. DRYSDALE: Pourrions-nous avoir une liste des libertés des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien? On la verserait au dossier.

M. MCGREGOR: Vous pouvez voir par la carte là-bas qu'elles aboutissent à Hong Kong et à presque tous les points qu'elles desservent dans les Antipodes, et de Mexico à tous les endroits desservis en Amérique du Sud. Elles ont également une cinquième liberté actuellement de Madrid à Rome.

M. FISHER: Avez-vous déjà souhaité, ou Air Canada a-t-elle déjà souhaité concurrencer les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien dans cette région occidentale, avec les lignes qui partent de Vancouver?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire sur le Pacifique?

M. FISHER: Oui.

M. MCGREGOR: Non. Elles concurrencent déjà les lignes aériennes Qantas, de sorte qu'une troisième entreprise ne serait pas motivée.

M. CHEVRIER: Aimerez-vous avoir une cinquième liberté de Paris à Rome avec un parcours entièrement canadien?

M. MCGREGOR: Nous aimerions bien cela. Comme chacun sait, en effet, on a payé cette cinquième liberté en accordant à Air France le parcours Montréal-Chicago. Air Canada a versé ce prix sous forme de rude concurrence. Nous ne pouvons exploiter de parcours sans escale entre Montréal et Chicago; de plus, nous ne servons pas de spiritueux sur un tel parcours.

M. CHEVRIER: Il y a une concurrence entre Air France et la Lufthansa. Je crois qu'il y a une autre entreprise européenne de transport; j'en oublie le nom pour l'instant.

M. MCGREGOR: Alitalia, je pense, aura un parcours.

M. CHEVRIER: Elle exploite directement sans escale le parcours Montréal-Chicago. Est-ce que cela modifie la première position, du point de vue de la concurrence, et influe sur la situation budgétaire d'Air Canada?

M. MCGREGOR: Cela exerce un effet très prononcé. Je n'oserais hasarder une conjecture quant au montant en cause. Mais je ne doute pas, à en juger par le volume du trafic exploité par ces deux entreprises étrangères de transport, que nous aurions eu un plus gros excédent, si ces entreprises n'avaient pas eu de droits de trafic entre Montréal et Chicago.

(Voir l'Appendice E)

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur ce graphique, relativement aux lignes aériennes internationales?

M. DRYSDALE: A quelle date a-t-on conclu l'accord relatif à Montréal et à Paris?

M. MCGREGOR: L'accord bilatéral conclu entre le Canada et la France porte la date du 1^{er} août 1950.

M. DRYSDALE: On n'a pas veillé à ce moment-là à assurer un parcours Paris-Rome?

M. MCGREGOR: Oui. Une condition de l'accord bilatéral avec la France était une cinquième liberté entre Paris et Rome. Bien sûr, on ne pouvait y donner suite avant la conclusion d'un accord bilatéral entre le Canada et l'Italie.

M. CHEVRIER: Qu'a gagné le Canada en échange de Paris?

M. MCGREGOR: Montréal et Chicago.

M. CHEVRIER: Il a gagné le parcours de Montréal à Paris?

M. MCGREGOR: Nous ne parlons pas de la troisième ni de la quatrième libertés.

M. CHEVRIER: Non. Je parle de l'accord initial entre le Canada et la France.

M. MCGREGOR: Il était sur une base de stricte réciprocité, de Paris à Montréal, pour les deux entreprises de transport.

M. BROOME: Pouvez-vous décrire la troisième, la quatrième et la cinquième libertés?

M. MCGREGOR: Oui, je le puis, mais je pense que si le Comité ne veut pas voir d'autres diapositives, nous pourrions améliorer l'atmosphère ici en écartant les rideaux et en allumant les lumières.

Le PRÉSIDENT: Est-ce la dernière diapositive?

M. MCGREGOR: Oui, c'est la dernière diapositive de ce groupe.

Le PRÉSIDENT: Il nous reste 20 minutes, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: On me signale que l'état du temps ne s'est pas amélioré par rapport aux pronostics de l'aéroport. Ce n'est pas étonnant. Franchement, nous ne saurons pas si ce vol peut se faire tant que ce sera couvert.

M. CHEVRIER: Puis-je revenir à la question que j'ai posée tantôt? On a alors jugé, peut-être à bon droit, que j'enfreignais le règlement. Je disais à M. McGregor que le pourcentage d'espace utilisable, ou le coefficient d'utilisation par les passagers, a baissé de 69.3 à 66.5, selon le rapport; naturellement, cela implique une plus forte concurrence sur les parcours transcontinentaux et sur les trajets transatlantiques aussi.

La question que je me suis cru obligé de poser en raison de ce coefficient est la suivante: quel est le coefficient d'utilisation sur le service transcontinental, c'est-à-dire pour Air Canada? Pouvez-vous nous dire quel a été le coefficient pour les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: Je pourrais faire une assez bonne conjecture dans le cas des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. CHEVRIER: Je veux parler des services qui concurrencent les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien seulement.

M. MCGREGOR: Notre coefficient d'utilisation sur le parcours transcontinental a été de 66.3 p. 100 dans l'ensemble, au regard de 71.7 en 1958. Mais cela ne répond pas correctement à votre question, parce que c'est notre coefficient d'utilisation pour l'ensemble du parcours transcontinental. Certains de nos tronçons du parcours transcontinental affrontent la concurrence, tandis que d'autres n'y sont pas soumis.

M. CHEVRIER: Vous ne pouvez donc dire de fait quel était le coefficient d'utilisation.

M. MCGREGOR: Nous pouvons vous indiquer le coefficient d'utilisation par endroits, en fournissant les renseignements au fur et à mesure.

De Vancouver à Toronto, il atteignait 55 p. 100 au regard de 72.3 en 1958.

De Vancouver à Winnipeg, il atteignait 38.5 p. 100, comparativement à 61.5 p. 100.

De Vancouver à Calgary à Winnipeg, il s'établissait à 71.3 p. 100, comparativement à 74.5 p. 100; Calgary n'est pas un endroit que puissent desservir les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

De Vancouver à Edmonton à Winnipeg, il était de 67.7 p. 100, contre 73.6. Mais là encore, Edmonton n'a pas de service des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

D'Edmonton à Regina à Winnipeg, il atteignait 67.8 p. 100, comparative-ment au parcours sans concurrence. Mais vous ne voulez probablement pas avoir le pourcentage relatif aux parcours où il n'y pas de concurrence.

M. CHEVRIER: Non, je ne veux pas le pourcentage concernant les trajets soustraits à la concurrence; je veux seulement celui des parcours où s'exerce la concurrence.

M. BROOME: Pourquoi accuse-t-il une baisse sur cette feuille? Il y a certains parcours soustraits à la concurrence qui accusent une baisse.

M. MCGREGOR: Je puis vous les fournir si vous les voulez.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous les faire déposer pour publication en appendice à notre rapport?

M. MCGREGOR: Je serais enchanté de le faire. (*Voir les appendices A et B.*)

M. CHEVRIER: Puis-je demander quels sont, dans le même domaine, les coefficients d'utilisation sur le service transatlantique?

M. MCGREGOR: Je pourrais expliquer qu'Air Canada, comme chaque année précédente, a prévu une baisse du coefficient d'utilisation. Autrement dit, on se propose de disposer d'assez de sièges pour faire baisser légèrement le coefficient d'utilisation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les tableaux que montrent les diapositives figureront-ils à notre compte rendu? Arrivé tard ce matin, M. Chevrier n'a peut-être pas entendu soulever ce point. Nous avons eu des tableaux montrant ce coefficient d'utilisation, n'est-ce pas.

M. MCGREGOR: Oui, et je crois que l'éditeur a l'intention de rejoindre les tableaux. Ils sont d'ailleurs disponibles.

M. CHEVRIER: La réponse à ma question est-elle oui ou non?

M. MCGREGOR: Pas pour le parcours transatlantique, mais je vais vous l'indiquer maintenant, si vous le désirez.

M. CHEVRIER: Parfait.

M. MCGREGOR: En 1959, le parcours transatlantique avait, sur le trajet qui enjambe l'océan, un coefficient de 71.0 contre 73.3 en 1958.

M. CHEVRIER: Pourrais-je enchaîner avec ces trois mois d'été où vous effectuez une douzaine de voyages sur le service transatlantique, 12 voyages aller et retour?

M. MCGREGOR: Dix-huit voyages par semaine aller et retour, durant la période de pointe l'été dernier.

M. CHEVRIER: On a dit, je pense, qu'il y avait 700 sièges disponibles dans chaque direction. (*Voir l'appendice C.*)

M. MCGREGOR: Je pense que c'est une bonne estimation.

M. CHEVRIER: Que deviendrait cet état de choses par suite de la mise en service du nouveau transport, le nouveau DC-8?

M. MCGREGOR: Je pense que le coefficient d'utilisation restera à peu près le même, probablement.

M. CHEVRIER: Décommandera-t-on des vols?

M. MCGREGOR: Oui, il y aura moins de vols vers le Royaume-Uni. Les vols en Europe seront effectués par des avions Super Constellation; seuls les vols du Canada aux îles Britanniques s'effectueront par DC-8.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous donner au Comité une idée du nombre global de sièges qui seront disponibles?

M. MCGREGOR: Oui, mais cela prendrait un peu de temps. On me permettra peut-être de donner la réponse après.

M. CHEVRIER: Oui. Et vous pourrez nous dire ce que font les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien à cet égard? Vont-elles mettre en service un transport analogue au vôtre? Quel en sera l'effet, si elles le font?

M. MCGREGOR: On me dit que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont commandé quatre avions identiques à nos DC-8 et qu'elles ont une option sur cinq autres. Vu le moment de la commande, je m'attends qu'elles les reçoivent l'hiver prochain ou au printemps 1961. Cela aura pour effet presque de doubler leur capacité de transport pour tout vol actuellement effectué par un Britannia.

M. BROOME: S'en servirait-on pour les services transcontinentaux et les services transatlantiques?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas quels sont les projets des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien à cet égard.

M. BROOME: A ce propos encore, pourrait-on déposer un tableau montrant l'augmentation du nombre de sièges rendus disponibles par Air Canada sur ses parcours soumis à la concurrence.

M. MCGREGOR: Voulez-vous parler de 1959, comparativement à 1958?

M. BROOME: Oui.

M. MCGREGOR: Oui. (*Voir l'appendice D.*)

M. BROOME: Puis-je en déduire que vous avez abaissé votre coefficient d'utilisation pour accroître votre service?

M. MCGREGOR: Oui. Vous vous rappelez la diapositive dont les lignes horizontales montraient la diminution du nombre de passagers embarqués.

M. BROOME: La diminution était d'environ 22 p. 100.

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. CHEVRIER: Combien de passagers pourront transporter les avions que, selon vous, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien songent à acheter?

M. MCGREGOR: Je ne connais pas les détails du plan des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, mais nous disposons les sièges de l'avion de manière qu'il puisse transporter 127 passagers.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous avoir le rapport de la Commission sur le transport aérien de marchandises par Air Canada entre Montréal, Chicago et Vancouver?

M. MCGREGOR: Oui, un transport de marchandises North Star, cinq soirs par semaine, dans les deux sens.

M. CHEVRIER: Capables de transporter combien de tonnes?

M. MCGREGOR: Je devrais contrôler ce renseignement.

M. CHEVRIER: Quelle situation a régné après la demande faite à la Commission des transports aériens, il y a environ trois ans, et après l'octroi du permis autorisant l'exploitation de ce transport entièrement aérien de marchandises? Les résultats ont-ils répondu au mémoire alors soumis à la Commission.

M. MCGREGOR: Vous vous rappelez que l'on a rejeté cette demande des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. CHEVRIER: Je parle d'Air Canada.

M. MCGREGOR: Air Canada a toujours gardé le droit de transporter des marchandises sur tout parcours pour lequel elle a un permis et elle l'a toujours fait. L'essor du transport de marchandises a toujours correspondu d'assez près à l'idée que nous en avons donnée pour cette période. Quant à son pourcentage, il se compare assez bien à l'augmentation du nombre de passagers transportés.

Il y a une diapositive que vous avez manquée, hélas! Nous y montrons, en pourcentage, l'essor de chacune des catégories de transports: passagers, courrier et marchandises.

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

M. MCGREGOR: Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais répondre à la question de M. Chevrier touchant la capacité de transport. Elle est de 8.6 tonnes pour les avions North Star qui transportent uniquement des marchandises.

M. CHEVRIER: Pourrais-je avoir une idée de la quantité moyenne que vous acheminez dans la direction est-ouest lors des vols uniquement affectés au transport marchandises?

M. MCGREGOR: Oui, de l'ouest à l'est elle est négligeable, sauf durant la période où l'on expédie des fleurs coupées de la Colombie-Britannique. De l'est à l'ouest, on transporte beaucoup de marchandises.

M. CHEVRIER: Je cherche à savoir si, à votre avis, il y a du travail pour plus d'une entreprise de transports?

M. MCGREGOR: Non, monsieur, je ne le pense pas. Avec la mise en service du Vanguard, il y aura assez de travail même pour une entreprise, si elle devait, comme nous à l'heure actuelle ne transporter que des marchandises, à cause du déséquilibre dans cette orientation de l'acheminement. Nous espérons qu'une solution bien valable se dessinera grâce à la mise en service du Vanguard. Il peut transporter beaucoup de marchandises et ses vols traverseront le pays cinq ou six fois par jour.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'aimerais poser une question dans un autre domaine. Voici: quel a été, sur l'exploitation d'Air Canada, l'effet du prolongement de l'activité de la BOAC vers Toronto?

M. MCGREGOR: Le parcours de la BOAC n'y aboutit que depuis le 1^{er} mars. Il est donc encore trop tôt pour le dire. Toutefois, nous avons calculé que cela aurait pour effet de provoquer une perte brute de revenus d'environ 6 millions.

M. CHEVRIER: Par année?

M. MCGREGOR: Oui, par année. C'est un chiffre que la mise en commun des services tendra à réduire de moitié.

M. CHEVRIER: Je comprends. J'imagine que cela explique l'accord de mise en commun entre la BOAC et Air Canada sur le parcours transatlantique.

M. MCGREGOR: Oui, c'est une partie de l'explication.

M. CHEVRIER: L'accord est actuellement en vigueur?

M. MCGREGOR: Oui, depuis le 1^{er} mars.

M. CHEVRIER: Pourrais-je poser une question analogue touchant les autres entreprises de transport,—la Lufthansa et Air France,—dont le parcours est directement du continent à Montréal-Chicago sans escale, et son effet sur les recettes d'Air Canada?

M. MCGREGOR: Nous en avons établi une estimation, monsieur Chevrier, mais, je le répète, il est difficile de dire qu'un passager, parce qu'il emprunte ce parcours sans escale, aurait nécessairement voyagé par Air Canada, si ce service n'avait pas existé. Nous avons un chiffre estimatif, mais je dois dire

que ce n'est pas mieux que cela. Nous pouvons vous le communiquer. Il figure dans notre rapport.

M. CHEVRIER: En effet.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, je voulais simplement vous signaler qu'il reste encore un groupe de diapositives à parcourir. Nous le ferons quand vous voudrez.

M. DRYSDALE: Juste une question, monsieur McGregor...

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous passer les autres diapositives maintenant?

M. BROOME: Passons-les maintenant. Nous pourrions alors tirer les rideaux.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous donner un aperçu du contrat que vous avez conclu avec le ministère des Postes pour transporter le courrier de première classe?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DRYSDALE: Est-ce un contrat à long terme? L'avez-vous conclu pour plusieurs années?

M. MCGREGOR: Oui, il se terminera avec le contrat transcanadien, soit le contrat général qui a été conclu entre l'État et les lignes aériennes. Il diminue par étapes. Quand nous transportions 750,000 tonnes-milles par mois, nous touchions un versement mensuel de \$570,000. Le taux était alors de 76c. par tonne-mille. Cela diminue à mesure que le volume augmente jusqu'à concurrence d'un million de tonnes-milles selon l'échelle suivante: 76c., 73c. à l'égard de 700,000 tonnes-milles, 69c. pour 850,000 tonnes milles, etc., jusqu'à un minimum de 62c. pour un million de tonnes-milles.

M. DRYSDALE: Est-ce sujet à une négociation annuelle?

M. MCGREGOR: Non.

M. DRYSDALE: Quelle année a-t-on conclu ce contrat?

M. MCGREGOR: On l'a récemment modifié en décembre 1956.

M. DRYSDALE: On n'a pas songé à réexaminer le barème établi à l'époque?

M. MCGREGOR: Oui, on l'a étendu en au moins une occasion, sinon deux occasions, quand le volume global de courrier a dépassé le niveau demandé.

M. DRYSDALE: Mais on n'a pas relevé les barèmes depuis?

M. MCGREGOR: Non, jamais. Tous les taux ont régulièrement baissé à mesure que le volume augmentait.

M. DRYSDALE: Je crois que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ne transportent pas de courrier du tout.

M. MCGREGOR: Pas sur les parcours transcontinentaux, mais toutes sortes de courrier sur leurs trajets internationaux et sur leurs autres trajets locaux qu'elles exploitent au nord d'Edmonton.

M. DRYSDALE: Y a-t-il un contrat à des conditions analogues?

M. MCGREGOR: Non. Elles le négocient en certains cas selon un tarif basé sur le mille d'avion, qui est beaucoup plus avantageux sur les parcours à faible circulation; et, dans le cas du transport international, aux taxes convenues du courrier sous le régime de l'IATA.

M. DRYSDALE: Êtes-vous contents des taxes actuelles?

M. MCGREGOR: Naturellement, me trouvant dans une entreprise d'affaires, j'aimerais les voir plus élevées; par ailleurs, je crois très équitable que le taux par tonne-mille diminue à mesure que le volume global augmente.

M. DRYSDALE: Mais êtes-vous satisfaits des taxes?

M. MCGREGOR: Oui, je pense devoir répondre que nous le sommes.

M. DRYSDALE: Vous n'avez donc aucune plainte au sujet de votre volume relativement constant de courrier de première classe, qui atteint une dizaine de millions de dollars par année.

M. MCGREGOR: Non. En somme nous n'en avons pas. Les recettes du transport du courrier au Canada, toutefois, rapportent \$6,900,000.

M. CHEVRIER: Puis-je revenir encore à la question des vols directs de Montréal à Paris, car elle offre un intérêt particulier pour ceux d'entre nous qui vivent à Montréal. Air France exploite-t-elle de Montréal à Paris un plus grand nombre de services qu'Air Canada? Êtes-vous au courant?

M. MCGREGOR: Je pense qu'ils sont assez semblables.

M. CHEVRIER: Combien en exploitez-vous?

M. MCGREGOR: Cela varie selon l'hiver et l'été, de même que d'une année à l'autre.

M. CHEVRIER: Exploitez-vous un service de vols directs?

M. MCGREGOR: Oui, l'été dernier il y a eu trois vols directs par semaine y compris un vol sans escale.

M. CHEVRIER: En été.

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHEVRIER: Et en hiver?

M. MCGREGOR: Un, avec d'autres services exploités via Londres.

M. CHEVRIER: Vous pensez qu'Air France exploite à peu près les mêmes services?

M. MCGREGOR: Un peu plus, je crois.

M. CHEVRIER: Récemment, vous avez inauguré un vol direct à Vienne via Paris?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHEVRIER: Au cours du mois dernier, je crois.

M. MCGREGOR: Nous avons commencé à exploiter ce service l'été dernier.

M. CHEVRIER: Je m'excuse. Est-ce un vol hebdomadaire?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHEVRIER: Considérez-vous que ce vol qui se rend à Vienne est un vol direct de Montréal à Paris?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions avant que nous passions aux autres diapositives?

M. CHEVRIER: Pourrais-je poser une question au sujet du financement? Comment effectuez-vous votre financement? Je vois par votre budget qu'il y a beaucoup de capitaux requis. Vous les obtenez du National-Canadien, mais comment?

M. MCGREGOR: Nous préparons un budget d'immobilisations qui est soumis au ministre puis finalement étudié par le Comité.

De même, les nouveaux capitaux d'immobilisations requis font l'objet d'une demande adressée au National-Canadien qui inclut ce montant dans sa loi annuelle sur le financement et la garantie. Si l'on approuve cette loi et notre budget d'immobilisations, nous retirons des fonds au taux courant d'intérêt que le National-Canadien verse à l'État pour ces fonds, et nous remboursons le National-Canadien à ce taux courant.

M. CHEVRIER: Quelle est la base du taux d'intérêt?

M. MCGREGOR: La moyenne?

M. CHEVRIER: Oui.

M. MCGREGOR: Je le dis parce que les avances ont considérablement varié au cours des années.

M. CHEVRIER: En effet.

M. MCGREGOR: 3.75 p. 100.

M. CHEVRIER: Le National-Canadien ou l'État fait-il des avances à long terme ou les avances sont-elles à court terme?

M. MCGREGOR: Il y a des avances à très court terme; mais tout notre financement provient directement du National-Canadien.

M. CHEVRIER: Merci.

M. DRYSDALE: Prévoyez-vous en arriver au point où vous pourrez assurer votre propre financement? Sauf erreur, c'est seulement parce que les montants d'argent emprunté étaient peu élevés que vous avez procédé par l'entremise du National-Canadien. Mais c'était 60 millions l'an dernier et 60 ou 70 millions cette année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous procéder directement à vos placements maintenant?

M. MCGREGOR: Voulez-vous dire émettre nos propres titres?

M. DRYSDALE: Oui.

M. MCGREGOR: Nous le pourrions, mais ce serait avec une garantie de l'État, et ce système ne semble pas emporter d'avantages particuliers. Il double les frais d'émission, et cela ne semble guère avantageux.

M. BROOME: Votre financement ultérieur se fera par votre compte de dépréciation?

M. MCGREGOR: Une partie beaucoup plus considérable.

M. CHEVRIER: Y a-t-il une différence d'intérêt actuellement entre les émissions à long terme et les émissions à court terme?

M. MCGREGOR: Pas dans les émissions récemment lancées, mais c'était courant avant la forte hausse actuelle du coût de l'argent.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes prêts à examiner les diapositives? Entendu.

M. MCGREGOR: Voici une photo d'un des premiers Vanguard, de Vickers, qui aient volé. Elle a été prise en Angleterre; aussi porte-t-il la marque de la compagnie Vickers. C'est un gros avion à turbo-propulseurs, naturellement. Le fuselage à double renflement dont j'ai parlé est représenté par cette ligne au-dessous de l'ombre des fenêtres. C'est le parquet du compartiment à passagers; tout l'espace à partir de là en descendant est réservé aux marchandises. Ce sont des moteurs Tyne, de la Rolls-Royce, qui produisent l'équivalent d'environ 5,000 chevaux-vapeur à l'arbre.

Voici une photo de la rampe à l'aéroport de Malton, avec l'usine de l'A. V. Roe à distance.

Voici une photo d'un Viscount prêt à charger des marchandises à l'aéroport.

Voici une partie de l'outillage de rampe dont j'ai parlé tantôt. Le troisième avion est un North Star, le quatrième un Viscount; puis un autre Viscount, un autre, et un autre qui arrive.

M. CHEVRIER: Je vois que vos North Stars sont à vendre.

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHEVRIER: Quand comptez-vous vous débarrasser de tous ces appareils?

M. MCGREGOR: Nous essayons de les vendre comme parc, tout compris, par exemple le simulateur, l'outillage au sol et les moteurs de rechange. Ce sont les appareils dont une publication a récemment écrit: "Quelqu'un veut acheter une ligne aérienne?"

Voici une autre photo de la rampe de Malton, prise de beaucoup plus près. On y voit un Viscount, un Viscount, un North Star et un autre Viscount.

Voici une photo du bureau des réponses téléphoniques à Toronto où se font les retenues.

Voici les courroies transporteuses qui acheminent les messages de la pièce à téléscripteurs à l'arrière-plan.

Voici la table rotative pour les réservations des passagers qui s'embarquent dans la région; elle tourne comme une roue de roulette. Elle permet à toutes les opératrices de connaître les détails de chaque vol.

Ce tableau des sièges disponibles à l'arrière de la pièce est allongé ici pour les vols transatlantiques. Il permet à n'importe laquelle des opératrices affectées aux réservations des vols particuliers tel jour donné de dire: "Oui, il y a un siège disponible", "Non, il n'y en a pas", selon le cas.

Voici une photo d'un Super Constellation, dans le bassin de réparation. Il y a des appuis montés sur des roulettes; on les fait rouler autour des moteurs et sous le nez de l'avion et, hors de notre champ visuel, l'empennage de l'avion. On s'en sert pour les vérifications d'entretien après un certain nombre d'heures.

Voici un tableau d'inscription où l'on énumère toutes les choses à faire, à inspecter, à regarder, et, dans certains cas, à remplacer après une certaine période de vol.

Voici une photo de l'atelier à moteurs de Winnipeg. Il sert surtout maintenant à la révision des moteurs Darts, turbo-propulseurs utilisés dans les avions Viscounts. Ici, au premier plan, la machine d'équilibrage. Les pièces intérieures d'un moteur à turbo-propulseurs tournent à environ 14,000 révolutions par minute, et cette machine sert à vérifier si l'arbre et la roue de turbine sont en parfait équilibre, au point de vue statique et au point de vue dynamique.

Une voix: Vous attendez-vous que l'exploitation à Winnipeg reste la même?

M. MCGREGOR: Oui, à l'égard des moteurs Viscounts et Darts.

Voici une autre photo de la base de Winnipeg.

Voici des moteurs Darts en train d'être remontés après leur révision. Ils sont montés dans des châssis qui sont comme des suspensions à la cardan; ils soutiennent le moteur à presque son point d'équilibre, de sorte que le moteur puisse être tourné dans n'importe quelle position. Ce moteur est sens dessus dessous, et là se trouve le moyeu d'hélice. Voici le carter de l'engrenage de réduction. Voici le carter du compresseur, et voici les chambres à combustion. Le second moteur au bout de la chaîne est dans la position opposée. On est en train d'abaisser le carter de l'engrenage de réduction sur le principal caisson du moteur; le bon bout est en haut, de même que pour le troisième.

Voici une photo de la salle des instruments dans l'atelier d'essai des moteurs à Winnipeg. On peut voir un moteur Dart par la fenêtre sur le banc d'essai et en train de tourner. Ces gens observent sa performance. Chaque moteur est révisé par ce procédé et ces gens observent la production de force motrice du moteur, sa consommation de carburant, sa température, sa consommation d'huile, et bien d'autres éléments essentiels pour déterminer l'efficacité de la révision.

Voici une photo d'une partie de l'intérieur du bâtiment des magasins à Winnipeg. Vous pouvez voir un plan de dérive d'un Viscount, une section d'aile, des extrémités d'aile, etc., et diverses pièces sur les tablettes à l'arrière-plan.

Voici une photo du centre de comptabilité faite à la machine, à Winnipeg, qui passe environ 10 millions de cartes par année.

Voici une photo de simulateur de vol. C'est d'aboutissement de l'appareil d'autrefois, l'entraîneur Link. Dans cette reproduction d'avion, vous pouvez voir le siège du premier officier à droite.

On y exerce les équipages pendant quelque temps, tout comme s'ils étaient en plein vol; la simulation des conditions de vol est telle que peu de temps après s'y être installé, l'équipage ne s'aperçoit plus qu'il ne se trouve pas dans les airs.

La route de vol qui serait parcourue par l'avion est reproduite sur ces tableaux; de fait, on peut simuler les accès à tous les aéroports dans diverses conditions.

Voici une photo des pièces du mécanisme de ce simulateur.

Il s'agit d'un simulateur de modèle mécanique. Il y a de nombreuses pièces motrices ici,—des arbres et des câbles de toutes sortes,—qui reproduisent identiquement sur les contrôles et les instruments du simulateur l'effet qui se produirait à bord d'un avion en vol; par exemple, la panne simulée d'un moteur qui émet un sifflement sourd, comme cela arrive dans un avion, et ce qu'il faut pour appliquer l'arrimage et le gouvernail est fourni par le simulateur.

Voici une photo de notre plus récente acquisition, le simulateur DC-8.

Voici un équipage qui reçoit des instructions avant de partir en vol simulé. Je suis heureux de dire que l'agencement des couleurs du DC-8 ne ressemble pas à celui qui est reproduit ici. Le simulateur DC-8 coûte juste un peu plus d'un million.

Voici les "entrailles" électroniques, si j'ose dire, du simulateur DC-8. S'agissant d'un avion plus gros et plus compliqué, l'intérieur du simulateur est fort simplifié par l'utilisation de tous les dispositifs électroniques.

Voici la fin des instructions après que l'équipage a fait un vol d'entraînement dans le simulateur du DC-8.

Voici une classe de formation d'hôtesse. On leur enseigne à porter le chapeau qui, je crois, a de l'importance.

Voici une photo prise au bureau des billets de passagers à l'hôtel Mont-Royal, de Montréal, qui a été ouvert il y a environ 18 mois. Le plus intéressant est d'observer le surveillant qui s'occupe du tableau de contrôle de ce que nous appelons "l'assurance de qualité." Il examine l'exactitude des renseignements que l'agent communique au client éventuel; il vérifie le ton de la voix et l'on fait droit à toutes les demandes que le passager peut formuler.

Voici une photo du prototype de "transacteur" dont on se servira dans le système automatique de réservations que nous espérons mettre en service en 1961.

C'est une chose plutôt intéressante. Cette carte est réglée. On y a indiquée les numéros et les chiffres de vol de tous les points entre lesquels un passager peut voyager à bord d'Air-Canada.

Quand un passager demande le vol 23 entre Toronto et Winnipeg, l'agent inscrit une coche sur le vol 23 et tire une ligne entre YZ et WG, qui sont les chiffres pour Toronto et Winnipeg. La carte est insérée dans cette fente et établit un contact contre un plateau qui a des centaines de terminus électriques. Le courant passe à travers la rayure au crayon de plomb, et dans deux dixièmes de seconde il y a un déclic et une demi-lune est enlevée du bord de la carte, disant oui au vol demandé, ou, autrement, un oui au vol précédent ou au vol suivant. La vitesse d'opération constituera une grande amélioration par rapport à la méthode actuelle, et l'exactitude devrait être bien plus grande.

Voici un modèle de la nouvelle base d'entretien et de révision à Dorval. La flèche indique la direction nord.

Voici le principal hangar de révision qui, je crois, a le plus grand toit à encorbellements de toute l'Amérique du Nord.

Voici le principal hangar d'entretien; les portes sont ouvertes pour qu'un avion puisse y passer.

Voici le principal atelier et les magasins de Dorval.

Voici l'atelier d'essai des moteurs.

Voici la centrale d'énergie, les magasins de matériel combustible, isolés, et voici le parc à carburants.

Cette bâtisse loge les simulateurs; il y en aura trois. Il y aura un caféteria au-dessus. Cet espace est réservé aux machines à calculer et à d'autres bureaux.

M. CHEVRIER: Quel en sera le coût?

M. MCGREGOR: 23 millions.

M. CHEVRIER: Quand la parachèvera-t-on?

M. MCGREGOR: Elle coûtera 23 millions une fois munie de l'outillage, et 20 millions pour les frais de construction. Les travaux ont commencé en septembre 1958. Elle est partiellement occupée maintenant; elle sera parachèvée en mai.

M. DRYSDALE: En a-t-on entrepris la construction d'abord pour le DC-8?

M. MCGREGOR: Oui, et pour le Vanguard.

M. DRYSDALE: Pourrais-je poser la question suivante, monsieur McGregor? Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien mettront en service des DC-8 avant longtemps. Votre principale base d'entretien est à Montréal. Dressez-vous des plans pour Vancouver? Y a-t-il de la collaboration entre vous et les LAP à l'heure actuelle? Quelle est-elle? Quelle sera-t-elle à l'avenir, au sujet de l'entretien des DC-8?

M. MCGREGOR: Il y aura seulement une base d'entretien de la ligne à Vancouver, comme à Toronto maintenant, et une autre à Halifax. On ne fera pas de travail de révision autre que celui effectué à Dorval sur le Vanguard ou le DC-8, sauf en cas d'urgence.

L'idée de ne pas dédoubler ces installations est venue aux deux lignes aériennes. Des négociations sont en cours. Elles ont pour objet de faire effectuer la révision par Air Canada à l'égard des DC-8 des LAP et de leurs moteurs.

M. DRYSDALE: Savez-vous si les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien songent à aménager une base de révision à Vancouver, par exemple? La fréquence de leurs vols transcontinentaux pourrait-elle augmenter?

M. MCGREGOR: Je ne suis pas au courant d'un tel plan.

M. CHEVRIER: Quelle superficie est ainsi occupée?

M. MCGREGOR: 82 acres.

A propos des plans relatifs au déjeuner, je dois annoncer, Messieurs, que l'avion n'est pas parvenu à Ottawa et s'est rendu à Toronto. J'en suis désolé.

L'autre diapositive montre la superficie de l'aéroport de Dorval, avant le début des travaux de construction à l'automne de 1958.

Voici un aperçu des travaux de construction en cours durant l'hiver de 1958-1959. Vous pouvez voir une partie de la charpente d'acier en train de monter; on y loge les ateliers et les entrepôts de moteurs.

Voici les travaux d'aménagement des principales piles d'ancrage du toit à encorbellements pour le hangar de révision, qui a 850 pieds de longueur sur 175 pieds de largeur.

Voici une étape ultérieure de la construction des magasins et de l'atelier des moteurs. On peut avoir une idée de la superficie en cause, à en juger par la charpente du toit que vous voyez ici.

M. CHEVRIER: Quelle est la longueur du hangar?

M. MCGREGOR: 850 pieds à l'intérieur. C'est le hangar de révision. C'est cela avec les portes installées et le toit aménagé; c'est le stade des travaux atteint vers la mi-été, si je me rappelle bien.

M. CHEVRIER: Comment se présentent ces aménagements comparés à des installations analogues ailleurs?

M. MCGREGOR: Il n'existe aucune base du genre. On l'a conçue uniquement pour l'entretien et la révision des avions mus par turbines et de leurs moteurs. Je ne crois pas qu'on puisse trouver quelque chose d'analogue ailleurs, à l'heure actuelle.

Voici une photo prise l'hiver dernier. Vous pouvez voir l'aspect intéressant de la construction de ce hangar qui est, je le répète, pleinement à encorbellements.

Cette photo des bâtiments à l'avant-plan,—elle a trait au modèle que vous avez vu,—a été prise à peu près sous le même angle.

Voici le bâtiment du simulateur. Puis, celui où se fait la comptabilité à la machine; il sert aussi à loger les bureaux. C'étaient leurs noms à l'origine.

Le toit de l'atelier des essais de moteurs apparaît ici dans cette photo.

Voici l'atelier d'essai des moteurs, actuellement occupé. Il s'agit, je pense, de la première livraison des moteurs Conway purement à réaction qu'on s'appête à descendre dans ce chariot pour un bout d'essai. L'atelier d'essai des moteurs a commencé à servir à la fin de janvier de cette année. L'autre diapositive, s'il vous plaît.

Voici une autre photo du moteur Conway; le disque d'obturation est sorti de l'orifice d'admission. Vous pouvez voir la première étape des aubes de direction et la première étape des aubes de compression, si vous regardez à l'avant du moteur. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive?

Voici une photo du DC-8 sur la rampe et vous pouvez avoir une idée de la longueur du fuselage et de l'angle de flèche des ailes, qui est de 35°. Le moteur n° 3 apparaît ici,—le n° 4 ne figure pas sur la photo,—et l'on peut voir les moteurs n° 1 et n° 2.

Vous pouvez voir les dispositifs de suppression du bruit à l'extrémité arrière des moteurs. Vous pouvez voir une glissière juste le long à l'extrémité arrière du moteur et l'extrémité arrière du capot revient sur cette glissière pour servir de dispositif supplémentaire de suppression du bruit. Le dispositif servant à renverser la poussée à l'atterrissage se trouve dans cette pièce. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive, s'il vous plaît.

Voici une autre photo, prise sous un angle différent, du DC-8 en face du nouveau hangar. L'autre diapositive, s'il vous plaît.

Voici une photo de l'intérieur du poste de pilotage d'un DC-8 tiré à Dorval durant la période de vol d'essai. Vous conviendrez, je pense, que c'est un très beau poste de pilotage pour un avion de cette dimension. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive?

Voici une photo d'un DC-8 en vol. Ici encore on peut voir les dispositifs de suppression du bruit avancer sur les glissières quand ils sont en vol. On peut aussi voir le dessous bien tourné de l'avion, ses lignes aérodynamiques, je veux dire, bien sûr. On peut voir tous les quatre moteurs d'un coup d'œil à la fois. Ce n'est pas facile d'y parvenir dans une photo d'avion. Vous pouvez voir les dimensions du plan de dérive et du gouvernail.

M. DRYSDALE: Les dispositifs de suppression du bruit constituent-ils une partie courante de l'outillage?

M. MCGREGOR: Oui. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive, s'il vous plaît?

Voici une photo de l'intérieur du DC-8, qui fait voir les sièges à trois sections. Cette photo présente des aspects intéressants quant à l'éclairage. A mon avis, l'éclairage de cabine pour la lecture a toujours fait défaut dans les avions. Ici, l'éclairage est inséré dans le dossier du siège et est toujours convenablement dirigé vers ce qu'une personne peut avoir en face d'elle. De plus, il n'intéresse qu'un seul passager.

M. FRASER: Savez-vous quelle est la largeur des sièges dans cet avion?

M. MCGREGOR: Je puis vous obtenir ce renseignement.

M. FRASER: Je veux savoir si les sièges sont aussi larges que ceux du North Star ou du Viscount.

M. MCGREGOR: Ils sont plus larges que ceux du Super Constellation où cinq personnes peuvent s'asseoir de front; ils sont à peu près comme les sièges du North Star où quatre personnes de front peuvent s'asseoir; un peu plus étroits que les sièges du Viscount où quatre personnes de front peuvent s'asseoir.

M. CHEVRIER: Y a-t-il deux catégories de passagers?

M. MCGREGOR: Oui, quatre de front à l'avant et six de front à l'arrière.

M. CHOWN: Ces appuis-bras peuvent se lever et s'abaisser?

M. MCGREGOR: Ils sont amovibles. Celui-ci est fixe. Naturellement, le siège est incliné et ces deux appuis-bras sont amovibles.

Le PRÉSIDENT: Il peut servir de couchette.

M. MCGREGOR: Pourrions-nous avoir l'autre diapositive, s'il vous plaît?

Voici une photo du DC-8 en vol, dans la position du départ. C'est une très bonne étude de l'intéressante mise au point du stabilisateur horizontal. Ici encore, les quatre moteurs se voient bien; de même, les glissières sont faciles à voir. Pourrions-nous avoir l'autre diapositive?

Voici la dernière diapositive, soit dit en passant. C'est une photo prise du DC-8 qui revient à son hangar après le vol d'instruction. Elle a été prise à Dorval, naturellement, il y a environ trois semaines. Merci beaucoup, messieurs.

M. CHOWN: Monsieur McGregor, une des choses qui a été une source d'inquiétudes pour le public qui voyage, c'est la peur des bombes, la crainte qui soupçonne la présence de bombes; on redoute les tragédies qui se produisent quand une bombe est placée à bord d'un avion.

Cela pourrait influencer profondément sur vos recettes, etc, sauf si le public a bientôt l'assurance que vous poussez l'étude de mesures préventives qui excluraient cette possibilité, qui permettraient d'offrir au public des avions à l'épreuve des bombes.

Dans cette perspective, pourriez-vous nous dire quelles dispositions ont été prises par votre compagnie et par l'ensemble de l'industrie, vu les graves accidents du genre survenus aux États-Unis et celui qui s'est produit au Canada à cause d'une bombe, comme on l'a démontré.

M. MCGREGOR: A la suite du cas qui s'est produit au Canada voilà plusieurs années et que vous avez mentionné, Air Canada a entrepris, de concert avec deux universités canadiennes, une enquête très minutieuse. Je crois exact de dire qu'on a ainsi recueilli beaucoup d'idées et de renseignements intéressants.

Ce n'est peut-être pas la meilleure chose à souligner avec insistance. La chose la plus satisfaisante,—si l'on peut tirer satisfaction des faits survenus,—est que le principal mobile a toujours concerné l'assurance. A notre connaissance nul cas ne s'est produit simplement parce qu'un cerveau fêlé souhaitait endommager un avion, sans gain financier.

De même on n'a observé aucun cas, à ma connaissance, où une indemnité d'assurance ait été versée, à la suite d'une explosion à la bombe, en vue de favoriser l'auteur de l'accident. Cela aura un effet bien exemplaire, surtout si l'on songe que l'accident survenu au Canada a abouti à deux pendaisons au lieu de susciter le versement d'une police d'assurance.

Les problèmes physiques relatifs à l'examen sont bien difficiles. Ils ne concernent pas seulement les marchandises, mais aussi les bagages portés à la main, de fait le contenu des poches...

M. CHEVRIER: Pour revenir au point que vous avez signalé tantôt, il ne s'agit pas seulement de percevoir de l'assurance; il arrive parfois qu'on place une bombe pour se débarrasser de quelqu'un, comme c'est arrivé dans l'affaire Guay, je pense. Je ne crois pas qu'il s'agisse uniquement de percevoir de

l'assurance, mais il s'agit aussi parfois de se débarrasser de quelqu'un d'autre. Cela n'entre pas en ligne de compte aussi?

M. MCGREGOR: Oui, mais je crois tout de même que mon assertion est exacte: l'assurance était un puissant mobile dans chacun des cas qu'on a pu expliquer par l'explosion d'une bombe.

M. CHEVRIER: Que fait-on ailleurs, aux États-Unis, par exemple, ou au Royaume-Uni?

M. MCGREGOR: Au sujet de...

M. CHEVRIER: La protection.

M. MCGREGOR: Des mesures préventives?

M. CHEVRIER: Oui, pour assurer la sécurité du public.

M. MCGREGOR: On ne l'a pas fait, que je sache, mais l'examen des bagages pourrait être organisé. Mais ce n'est nullement suffisant. La minuterie, par exemple, n'est pas un dispositif essentiel d'une bombe à retardement; il y a la corrosion de l'acide par les diaphragmes en métal, etc. De fait, à l'examen des marchandises ou du bagage aux rayons X toute chose opaque serait suspecte.

M. FISHER: Pourquoi n'avez-vous jamais songé à vendre des polices d'assurance avec vos billets, ou à inclure l'assurance dans vos billets?

M. MCGREGOR: Il y a plusieurs raisons à cela, monsieur Fisher. A un moment donné, nous vendions les polices d'assurance séparément, avant l'avènement des distributrices automatiques, et, plus récemment encore, avant l'installation de comptoirs aux aéroports. L'activité que nous exerçons pour vendre de l'assurance a suscité de fortes protestations de la part de ceux qui vivent de ces transactions. De même, il faut que la compagnie ait un permis d'agence d'assurance, et bien d'autres choses.

M. FISHER: Voulez-vous dire que vous le faites à part parce que nous ménageons au client l'occasion de choisir une compagnie?

M. MCGREGOR: Pas tellement pour cela, car l'éventail de choix est assez étroit dans le cas de la vente automatique. Mais nous nous trouvions à instituer une agence de vente, et, je le répète, l'industrie qui accomplit ce travail sur une base commerciale s'y est vigoureusement opposée.

A ma connaissance, aucune ligne aérienne ne vend de l'assurance en incluant dans le billet.

M. BADANAI: Quels avantages procure la vente mécanique des polices d'assurance? Air Canada y gagne-t-elle?

M. MCGREGOR: Non. La permission d'installer la machine est accordée par l'exploitant du bâtiment du terminus, qui, dans la plupart des cas, est le ministère des Transports.

M. MCPHILLIPS: A propos de sécurité dans les airs,—vu que nous en sommes là-dessus,—je signale que les lignes aériennes des États-Unis, ont fait adopter, pour une raison ou pour une autre, une loi assortie d'une peine énorme infligée à quiconque s'embarque dans un avion avec un flacon de poche. Nous n'avons pas cela au Canada, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, et je ne savais pas qu'une telle peine était prévue aux États-Unis.

M. MCPHILLIPS: Oui, on l'a édictée tout récemment. Vous ne vous proposez pas de demander une mesure législative à ce sujet?

M. MCGREGOR: Non.

M. MCPHILLIPS: Bien sûr, cela pourrait influencer sur les ventes au bar, aussi.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, consentez-vous à siéger jusqu'à 12 h. 30?

Entendu.

M. BROOME: J'aimerais poser une question au sujet des contrôles d'accès. Il y a eu toute une bataille, je crois, entre le système Decca...

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROOME: ...et un autre système.

M. MCGREGOR: Le radiophare omnidirectionnel.

M. BROOME: Voudriez-vous vous prononcer là-dessus, et peut-être décrire la position prise par Air Canada à ce sujet, car ce sont les entrepreneurs de transport aérien qui doivent dire quel système devrait être adopté, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Les lignes aériennes expriment certainement des vues bien arrêtées sur ce point; il y a parfois des conflits d'opinions. Les lignes aériennes s'intéressent vivement à la question, à cause des sommes très lourdes qu'elles engagent en adoptant tel ou tel système.

Comme vous dites, la lutte se poursuit depuis quelque temps. Heureusement, le radiophare omnidirectionnel est en usage depuis des années; on a dépensé beaucoup d'argent à l'égard des installations de radiophare omnidirectionnel tant au sol que dans les airs.

Le grand avantage du radiophare omnidirectionnel est qu'il se fonde sur la haute fréquence; il n'est donc pas sujet au brouillage normal des communications par radio.

Le système Decca représente par un tracé la position effective de l'avion au-dessus du sol, au-dessus de l'eau, par une plume qui se déplace sur un tableau. Il a l'inconvénient de ne pas se fonder sur la haute fréquence; par suite, comme me disait un pilote conduisant un avion muni du dispositif en usage en Europe: "Il est excellent quand vous n'en avez pas besoin, quand le temps est bon. Mais quand le temps est mauvais, il ne fonctionne pas." Voilà une description peut-être un peu trop simplifiée.

Le système Decca a toutefois l'avantage de situer l'avion avec certitude sur tout parcours emprunté. Jusqu'à récemment, on ne pouvait le faire avec le radiophare omnidirectionnel. Le radiophare omnidirectionnel comporte maintenant un nouvel élément qui est présentement à l'essai. Il s'agit d'un dispositif pour mesurer les distances. Il place l'avion sur son trajet et, de plus, il indique quelle distance l'avion a parcourue sur ce trajet.

Soit dit en passant, ce renseignement s'obtient bien facilement dans les airs en effectuant les relèvements croisés avec le radiophare omnidirectionnel, mais c'est un peu plus embarrassant que le procédé dont on se servira.

Dans la discussion au sein de l'OACI, le Canada a décidé de s'en tenir au résultat du vote.

M. FISHER: Les droits d'atterrissage ici, je crois, sont beaucoup plus considérables qu'aux États-Unis, mais ils défraient une mince tranche des services fournis. Voyez-vous la possibilité d'une hausse des droits canadiens d'atterrissage qui sont déjà plus élevés? Quel en est le résultat sur vos dépenses d'exploitation?

M. MCGREGOR: Les droits canadiens d'atterrissage sont beaucoup plus élevés que ceux de la plupart des autres pays. A titre de droit d'atterrissage, nous versons au Canada \$5.40 pour un DC-3 et \$20 pour un North Star; \$28 pour un North Star qui a traversé la frontière américaine, et \$106.50 pour un vol outre-mer. Dans le cas d'un Constellation, nous versons \$41.40 pour un vol au Canada, \$48.30 pour un vol outre-frontière, et \$201.50 pour un vol outre-mer.

Pour les Viscounts, il y a un droit uniforme de \$15. Au titre des droits d'atterrissage, y compris les cotisations des aéroports à l'égard du carburant et de l'huile utilisés par Air Canada en 1959, on a versé en tout \$3,666,912.

M. FISHER: Alors, vous avez versé plus d'un quart des recettes qui sont allées au ministère des Transports et provenaient de cette source?

M. MCGREGOR: Non, c'était le chiffre du réseau que je vous ai fourni, soit le montant versé à tous les pays. Au ministère des Transports on a versé \$2,267,918.

Je puis vous fournir les barèmes correspondants pour les États-Unis, par avion, si cela vous intéresse.

M. FISHER: Les lignes aériennes peuvent-elles se permettre de payer davantage à cet égard? Je pose la question non en fonction d'Air Canada mais du ministère des Transports.

M. MCGREGOR: Nous avons recueilli environ 130 millions en 1959, terminant l'année avec un excédent de \$152,000. Je pense donc que ma réponse serait non.

M. FISHER: L'ampleur ou le genre de service fourni et projeté par le ministère des Transports pour l'acheminement de vos avions au sol et dans les airs vous laissent-ils satisfaits au point de vue de la sécurité?

M. MCGREGOR: Au point de vue de la sécurité, oui. A mon avis, le programme touchant les dispositifs qui facilitent l'accès des pistes et la navigation aérienne dépasse largement les besoins immédiats. Le ministre me pardonnera si je signale que je n'en dis pas autant des bâtiments de terminus.

M. DRYSDALE: Je ne sais si ma question est acceptable, mais l'an dernier, au Comité, vous avez formulé une prédiction touchant votre perte de bénéfices relativement à votre concurrence avec les lignes aériennes du Pacifique-Canadien. A la page 21 de ce rapport je lis ce qui suit:

J'ai prédit que, durant la période allant du 4 mai au 31 décembre 1958, cela aurait pour effet de détourner d'Air Canada \$3,762,000 de revenus. Pour une année complète d'exploitation, cela se monterait à \$5,150,000.

Maintenant qu'un an s'est écoulé, comment vos pronostics cadrent-ils avec l'état de choses qui en avait fait l'objet?

M. MCGREGOR: Je ne veux pas avoir l'air de me vanter, mais ils étaient d'une exactitude étonnante. Le chiffre du déplacement de recettes qu'Air Canada pourrait autrement attendre s'établissait à \$3,490,000. Il s'agit de l'exploitation s'étendant du 4 mai à la fin de l'année. En 1960, nos prévisions,—si vous aimez à me placer dans une posture analogue l'an prochain—s'établissent à \$4,596,000.

M. DRYSDALE: J'ai une autre question à poser. Quand M. Gordon a comparu ici, nous avons eu une discussion très intéressante sur la fonction des administrateurs du National-Canadien. Je remarque qu'Air Canada compte neuf administrateurs, dont quatre sont nommés par le gouverneur en conseil et cinq viennent du National-Canadien, étant élus par les actionnaires.

Il m'intéresserait de savoir combien de fois ses actionnaires se réunissent; quelles directives ils vous donnent à l'égard du programme à suivre; quel effet, cette situation de fait exerce: cinq administrateurs sur neuf font partie du National-Canadien, lequel, comme on l'a signalé, concurrence directement Air Canada.

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez employé le mot "actionnaires", alors que vous vouliez parler des administrateurs.

M. DRYSDALE: Ils sont élus par les actionnaires. Le National-Canadien est l'actionnaire.

M. MCGREGOR: Le seul actionnaire.

En réponse à la question multiple, je dirais que le conseil est censé se réunir en moyenne onze fois par année. On convoque une réunion régulière par année, et d'ordinaire on laisse passer le mois d'août. En une ou deux occasions, vu que l'ordre du jour était fort peu chargé, nous avons voté par la poste sur une question et le nombre des réunions est descendu à dix ou moins par année.

Toutefois, le fonctionnement du conseil a été tout à fait satisfaisant. Jamais, à ma connaissance, une décision prise par le conseil sur la recommandation de la direction n'a été considérée comme pouvant détourner des recettes du chemin de fer.

Le National-Canadien nomme cinq administrateurs, dont M. Donald Gordon. Ils coiffent leur chapeau de ligne aérienne, si j'ose dire, quand ils étudient des questions relatives aux lignes aériennes, à une réunion. Il n'y a pas eu de conflit entre les administrateurs nommés par décret du conseil,—j'en suis un,—et les administrateurs nommés par l'actionnaire, le National-Canadien.

M. CHOWN: Je propose l'approbation du rapport.

M. FRASER: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: M. Chown propose, avec l'appui de M. Fraser, que nous approuvions le rapport d'Air Canada et que le rapport soit accepté. Tout le monde est favorable à la motion? Quelqu'un s'y oppose?

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: M. Pascoe propose, avec l'appui de M. Grills, que le budget d'immobilisations d'Air Canada pour 1960 soit approuvé. Tous y consentent? Quelqu'un s'y oppose?

(La motion est adoptée.)

COUP D'ŒIL SUR L'ANNÉE

	1959	1958	Pour cent du changement
Recettes	\$134,678,748	\$120,554,769	+12
Revenu net	152,554	547,429	-72
Sièges-milles rendus disponibles (en milliers)	2,749,228	2,344,733	+17
Sièges-milles occupés (milliers)	1,828,902	1,625,689	+13
Tonnes-milles rendues disponibles (milliers)	356,732	310,388	+15
Tonnes-milles utilisées (milliers)	208,208	185,516	+12
Rendement moyen par passager-mille	6.31c	6.28c	
Rendement moyen par recettes en tonnes-milles	64.12c	64.39c	

RAPPORT ANNUEL

Montréal, le 29 février 1960.

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 pour 1959.

Revue financière

L'exploitation en 1959 a donné un revenu net de \$152,554. Bien que les recettes soient restées semblables à celles de 1958, le coefficient d'utilisation a considérablement diminué. Cette tendance à la baisse du revenu net a été compensée par une diminution des frais d'exploitation unitaires et par une augmentation de 12% du volume du transport.

Les recettes totales ont accusé une hausse de 12%, s'élevant à \$134,678,748. Le revenu des passagers, représentant 85% du total, a augmenté de 13% en comparaison de 1958.

L'ensemble des tarifs passagers est resté stable en 1959 bien que les recettes de la compagnie sur les lignes transatlantiques aient baissé par suite du remplacement de la Classe touriste par des sièges supplémentaires de la Classe économique. Une nouvelle augmentation des tarifs aériens aux États-Unis vers la fin de 1958 a entraîné des augmentations sur les lignes traversant la frontière américaine et a contribué à faire passer les recettes nord-américaines de 6.23¢ à 6.31¢ par passager-mille. Le pourcentage des sièges occupés ou coefficient d'utilisation en passagers est tombé de 69.3% à 66.5%. L'apparition d'une seconde compagnie aérienne transcontinentale canadienne, en mai 1959, et la forte concurrence des appareils à turbines sur le réseau de l'Atlantique nord ont grandement contribué à faire baisser le coefficient d'utilisation, et par conséquent le revenu net.

Le revenu du transport du courrier a accusé une hausse de seulement 1%. Bien que bénéficiant de l'augmentation du volume du transport, celui-ci a cependant été limité par la baisse des recettes par tonne-mille découlant du présent contrat avec les autorités postales. Le revenu des messageries et du fret a accusé une hausse de 11%.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 12% atteignant \$132,265,271 mais une nette diminution des frais généraux a été enregistrée, si on compare cette hausse à l'augmentation de 15% du nombre des tonnes-milles disponibles. Des avions modernes, une légère baisse du prix du carburant, la plus grande résistance du moteur Dart, les avantages de la densité de la circulation découlant de l'augmentation de volume, tout a contribué à faire baisser les frais d'exploitation unitaires.

L'augmentation de la productivité des appareils modernes, une bonne répartition du personnel, et son rendement efficace ont permis d'augmenter la capacité de l'entreprise avec une hausse de seulement 3.4% du nombre moyen des employés. Cependant une hausse de 5.4% du salaire annuel moyen a porté le total des traitements à \$55,177,780 soit 9.2% de plus qu'en 1958.

Les investissements pour l'équipement et les propriétés au cours de l'année se sont chiffrés par \$62,600,000 dont \$39,600,000 pour des appareils et \$17,900,000 pour la nouvelle base de révision des réactés à Dorval.

Revue financière

Résultats de l'exploitation en 1959 comparés avec ceux de 1958:

	1959	1958	Différence
Revenu d'exploitation	\$14,558,559	\$12,425,035	+\$2,133,524
Provision pour dépréciation	12,145,082	9,911,049	+ 2,234,033
	<hr/>	<hr/>	
	\$ 2,413,477	\$ 2,513,986	-\$ 100,509
Revenu net d'autres sources	727,495	529,029	+ 218,466
	<hr/>	<hr/>	
Revenu avant déduction des intérêts des capitaux	\$ 3,140,972	\$ 3,043,015	+\$ 97,957
Intérêts des capitaux investis	2,988,418	2,495,586	+ 492,832
	<hr/>	<hr/>	
Revenu net	\$ 152,554	\$ 547,429	-\$ 394,875

Accroissement du service et du trafic

En 1959, Air Canada a accru de 17% sa capacité de transport des passagers, offrant un total de 2 milliards et trois quarts de sièges-milles disponibles. Le trafic des passagers a augmenté de 13%. Il est intéressant de noter qu'en 1959, Air Canada a transporté plus de passagers que durant les 13 premières années de son existence.

L'expansion de capacité projetée s'est traduite par une plus grande fréquence des vols et la mise en service de nouveaux appareils. Le nombre des vols transcontinentaux quotidien a été porté à 12, aller-retour, au cours des mois d'été, ce qui représente 700 sièges disponibles dans chacun des sens. Sur son réseau de l'Atlantique nord, la Société a effectué jusqu'à 18 vols par semaine en direction du Royaume-Uni ou d'autres pays d'Europe. Un nouveau service sans escale Regina-Edmonton, en Viscount, a été institué au cours de l'année. En mai, Air Canada a inauguré un vol hebdomadaire direct entre le Canada et Vienne, en Autriche. Le service à destination d'Antigua, dans les Antilles, qui avait été établi pour la saison d'hiver uniquement, a eu tant de succès qu'il a été poursuivi durant l'été. A la fin de l'année, le service Viscount a été prolongé jusqu'à Tampa, offrant ainsi la première liaison directe entre le Canada et la Floride à bord d'avions turbo-propulsés.

La Société a continué d'offrir une capacité de transport supérieure à la demande pour le fret et les messageries, et elle a tenté, à l'aide d'une campagne de publicité active, de stimuler cette forme de transport qui, d'après elle, a un grand avenir. Un service transcontinental d'avions tout-cargo à horaires réguliers a été établi, chacun des appareils pouvant recevoir 9 tonnes de denrées, et la Société a offert d'autres facilités pour le transport des marchandises, sur tous ses autres vols. Les expéditeurs canadiens ont pu bénéficier d'un service de haute qualité, leur assurant la livraison à destination, le lendemain, dans toute ville à l'intérieur d'un rayon de 1,500 milles et, le surlendemain, dans les villes du continent à l'extérieur de ce rayon. Toutefois, la population et l'industrie sont concentrées dans l'est du Canada, ce qui continue à déséquilibrer sérieusement le trafic aérien, la plupart des expéditions se faisant de l'est à l'ouest. Le transport du fret au-dessus de l'Atlantique s'est de nouveau avéré important, Air Canada ayant transporté la majeure partie des expéditions entre le Canada et l'Europe.

En assurant le transport du courrier de première classe, Air Canada, en collaboration avec le Ministère des postes, a de nouveau contribué à l'amélioration du système canadien de livraison du courrier, l'un des plus rapides du monde. La priorité est donnée au courrier sur tous les vols et il est difficile d'estimer à sa juste valeur le service ainsi rendu à la vie sociale et économique du Canada. En vertu du contrat conclu avec les autorités postales, la rémunération unitaire d'Air Canada continue à diminuer à mesure que le trafic postal s'intensifie. On trouvera en page 8 l'illustration de ce fait.

Les services d'Air Canada ont été appuyés par un énergique programme de vente comprenant publicité, réclame par la poste et sollicitation personnelle. La Société a remporté plusieurs honneurs pour les efforts qu'elle fait dans cet important domaine. Une nouvelle commodité fut mise à la disposition du public. Ainsi, une carte de crédit commune Air Canada-Canadien National permet à toute personne intéressée d'utiliser à crédit les moyens de transport, les hôtels et les services de louage de voitures offerts par l'une ou l'autre des deux entreprises.

Il n'y a eu aucun changement important dans la structure des tarifs d'Air Canada, les prix offerts par les compagnies aériennes canadiennes demeurant stables, malgré la tendance générale à l'inflation. Depuis des années, la Société, de façon continue sous forme de réduction des tarifs, a remis au public ses revenus nets prévus et réalisés, et elle continuera de ce faire chaque fois que la chose sera financièrement possible. Le graphique de la page 8 établit la relation entre les tarifs d'Air Canada et l'indice des prix aux consommateurs durant les dix dernières années.

A la fin de l'année, les lignes d'Air Canada s'étendaient sur une distance globale de 30,308 milles tant en Amérique du nord qu'en direction des îles britanniques, de l'Europe continentale et des Antilles et elles desservaient directement 59 localités. Ce n'est pas une mince réussite que celle de cet important service public qui, en 22 ans, est parti d'une seule ligne de 122 milles parcourue par un seul avion pour atteindre son ampleur actuelle.

Il est à signaler qu'Air Canada dessert un grand nombre de localités de population relativement limitée, qui ne seraient pas desservies par une entreprise dont le seul but est lucratif.

Matériel et installations

Quatre autres Viscount et un Super Constellation ont été mis en service au cours de 1959. A la fin de l'année, la flotte d'Air Canada comprenait 13 Super Constellation, 49 Viscount, 21 North Star et 9 DC-3, au total 92 appareils. Lors d'un atterrissage à Toronto, un Viscount a été endommagé au point de n'être pas économiquement réparable.

L'installation du radar météorologique fut complétée sur tous les appareils Viscount et Super Constellation.

Air Canada a maintenu ses normes élevées dans le domaine de la mécanique, de l'entretien et de la réparation, grâce à un personnel qualifié et bien outillé. L'entretien des Viscount et des DC-3 a été maintenu à la base de Winnipeg et celui des Super Constellation et des North Star à Montréal. L'efficacité des méthodes d'exploitation a été prouvée au cours de l'année par le fait que 97.9% du millage prévu a été réalisé.

A Montréal, la nouvelle base de révision des DC-8 et des Vanguard est presque terminée. Ce sera la première installation du genre réservée uniquement aux avions à turbines. Les bâtiments qui auront une superficie de 18 acres, sont situés sur un terrain de 84 acres. La base comporte un atelier d'essai des moteurs à turbines qui équiperont les nouveaux avions.

A Vancouver, on a entrepris le levé du site d'une base plus petite destinée principalement à l'entretien régulier et à la réparation des avions à turbines.

Les bureaux, les ateliers et les hangars de la Société, tous bien équipés, ont été soigneusement entretenus, et agrandis au besoin pour assurer la haute qualité du service.

Étant donné l'accroissement du trafic aérien et l'imminence de la mise en service d'appareils de grandes dimensions, la Société n'a cessé de se préoccuper de plus en plus de la construction d'aérogares, de pistes d'atterrissage et d'envol et d'installations de navigation suffisantes. Elle s'est maintenue en contact étroit avec le Ministère des transports de façon que le présent programme d'amélioration des aéroports offre les avantages recherchés par les compagnies aériennes.

Conseil d'administration

Le commander C. P. Edwards et M. W. J. Parker se sont retirés du Conseil d'administration d'Air Canada, le premier après 22 ans de précieux services. Il avait été l'un des membres du premier Conseil d'administration. Ont été nommés en 1959, MM. W. G. Stewart, C.R. de Moncton et le vice-machéral de l'air C. M. McEwen, de Toronto.

Personnel

Vers la fin de 1959, le personnel d'Air Canada comptait 10,452 personnes.

La haute qualité du personnel a été renforcée par un programme continu de formation des employés à tous les échelons. Ceci a été particulièrement vrai dans les services techniques où toutes les précautions ont été prises pour assurer que le personnel soit maintenu au courant des rapides progrès technologiques qui influencent le transport aérien. La majorité des employés d'Air Canada ont été assignés directement ou indirectement à l'entretien des appareils, la sûreté du service d'exploitation constituant la préoccupation dominante de tous.

Depuis son incorporation, il y a 22 ans, la Société a entretenu d'excellentes relations industrielles avec ses employés. Ceci a encore été le cas en 1959, toutes les négociations avec les organisations ouvrières ayant conduit à des accords satisfaisants pour les deux parties.

Projets

Durant toute l'année 1959, Air Canada s'est préoccupée non seulement de l'exploitation immédiate de l'entreprise, mais aussi des préparatifs nécessaires en vue de la mise en service des avions plus modernes en 1960. L'année courante durant laquelle la société poursuivra rapidement la conversion de sa flotte actuelle en une flotte d'avions tous mûs par moteurs à turbines, sera la plus remarquable et la plus exigeante de son histoire. Les nouveaux appareils, beaucoup plus grands et plus rapides que tous ceux en usage jusqu'à maintenant, transformeront complètement le concept du transport aérien au Canada. La durée des vols transcontinentaux et transatlantiques sera réduite de moitié grâce aux avions réactés, et le rythme des services d'exploitation de toute la compagnie devra être accordé en conséquence en modifiant profondément les anciennes méthodes de travail.

Le premier appareil de la flotte d'avions réactés a été livré. D'après les projets de la Société, les DC-8, ayant une vitesse de croisière de 550 milles à l'heure et pouvant transporter 127 passagers, seront affectés à la liaison transcontinentale quotidienne Montréal-Toronto-Vancouver, à compter du 1er avril, et seront mis en service quotidien sur les lignes transatlantiques à compter du 1er juin. Un second vol transcontinental, avec arrêt à Winnipeg suivra. Ces avions pourront parcourir la distance Toronto-Vancouver, sans escale, en 4 heures 40 minutes et la distance Montréal-Londres en 6 heures 5 minutes.

Grâce à leur fonctionnement silencieux et presque sans vibrations, ces appareils seront les plus confortables qui aient jamais été mis à la disposition du public canadien.

A l'automne, les premiers des vingt Vanguard de la compagnie Vickers seront incorporés à la flotte. Ces appareils seront affectés à certains des vols transcontinentaux en attendant que la Société les mette en service de façon générale sur les lignes de moyenne distance en 1961. Ils sont les plus modernes des excellents appareils turbo-propulsés. Les Vanguard, fabriqués par la compagnie qui a déjà produit le Viscount si populaire et si efficace, transporteront 96 passagers à une vitesse de croisière de 420 milles à l'heure. Leur mise en service permettra à Air Canada de retirer les derniers appareils à moteurs à pistons. Ce programme de conversion, qui est le couronnement de plusieurs années de préparation, permettra de maintenir la réputation d'Air Canada qui demeure l'une des compagnies aériennes les plus modernes du monde.

Les DC-8, Vanguard et Viscount, qui composeront la flotte de la Société seront respectivement mûs par des moteurs Conway, Tyne et Dart, tous fabriqués par la compagnie Rolls-Royce. Air Canada a toujours été dans le passé fort satisfaite des services de ce fabricant.

Le personnel des services d'exploitation a reçu une formation poussée dans chacune des diverses techniques relatives à l'entretien des nouveaux avions. La Société a fait l'acquisition du matériel indispensable au sol et a construit les installations pour l'entretien et la réparation.

Prévoyant les conséquences de la mise en service de ces appareils rapides sur la réservation des places, Air Canada, en collaboration avec des fabricants canadiens de matériel électronique a entrepris il y a plusieurs années la mise au point d'un système de réservation entièrement automatique, répondant à ces nouvelles exigences. L'équipement nécessaire a été commandé en 1959. Lorsqu'il commencera à fonctionner, en 1961, il permettra d'obtenir presque instantanément la réponse aux demandes de réservation et réduira les possibilités d'erreur à un minimum. Ce sera le système le plus moderne du monde.

Aucune extension importante des lignes n'est prévue pour 1960, bien que la Société ait exprimé à la Commission canadienne du transport aérien, son désir d'exploiter un certain nombre de services internationaux dont la création dépend de la conclusion satisfaisante des négociations bilatérales entre les gouvernements. Air Canada a obtenu la permission de prolonger sa ligne Halifax-Boston jusqu'à New-York, mais sans avoir le droit de prendre des voyageurs ou des marchandises entre les deux dernières villes. Ce service commencera cette année. De même, la Société inaugurera à compter du 2 avril des vols transatlantiques de Halifax au Royaume-Uni, à raison de deux par semaine. Ces deux mesures présentent des avantages particuliers pour les provinces maritimes.

Les dépenses énormes exigées par l'achat et la mise en service des nouveaux avions auront de lourdes conséquences sur les opérations financières de 1960. Elles constituent cependant des investissements d'argent indispensables à l'avenir du transport aérien au Canada. Non seulement les aérobus de grandes dimensions, à moteurs à turbines, amélioreront la qualité du service, mais ils permettront de diminuer les frais généraux par unité en comparaison de l'équipement actuel, et offriront des possibilités commerciales importantes s'ils sont bien utilisés. Il est naturellement nécessaire que la Société ait à sa disposition un trafic suffisant pour qu'elle puisse tirer parti de ces possibilités. Elle fera tout en son pouvoir pour attirer le trafic requis. Ces nouveaux services seront appuyés par un vigoureux effort de vente et Air Canada a déjà annoncé son intention d'éviter les suppléments de prix pour les vols à bord des réactés en

vue de rendre ce moyen de transport moderne accessible à la plus large part possible de la population.

La Société continuera à contrôler rigoureusement ses frais généraux et s'efforcera, par la mise en application de nouvelles méthodes de travail et la mise en service d'un matériel amélioré, de réaliser d'autres économies d'exploitation. Fournir une capacité suffisante de transport aérien sûr et efficace, aux tarifs les plus bas, compte tenu des réalités économiques, restera le principal objectif d'Air Canada.

Au cours de 1959, le personnel de la Société a toujours fait preuve de compétence et de dévouement et le Conseil d'administration profite de l'occasion offerte ici pour lui exprimer sa vive reconnaissance.

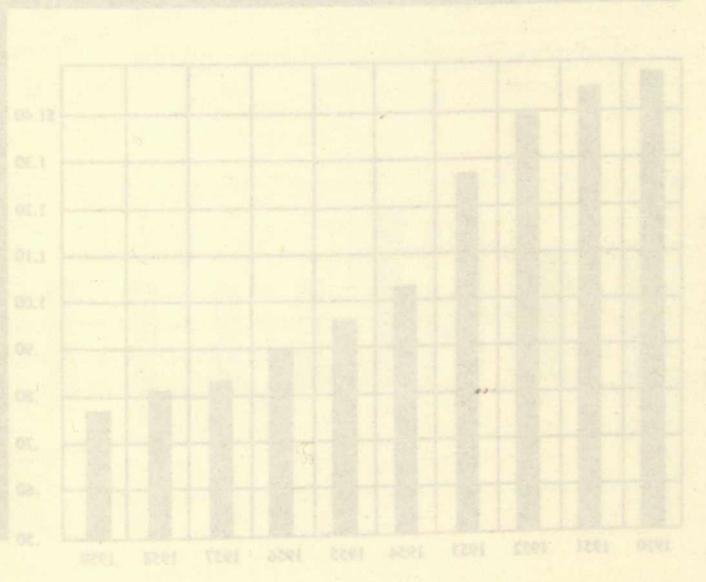
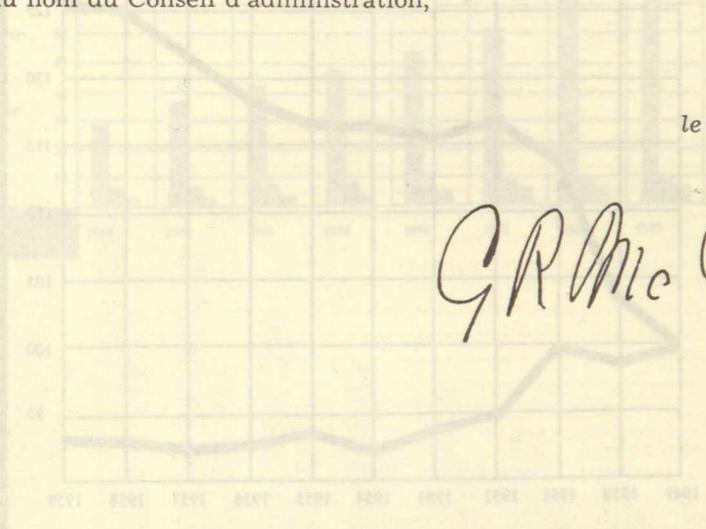
Au nom du Conseil d'administration,

le président,



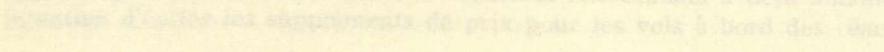
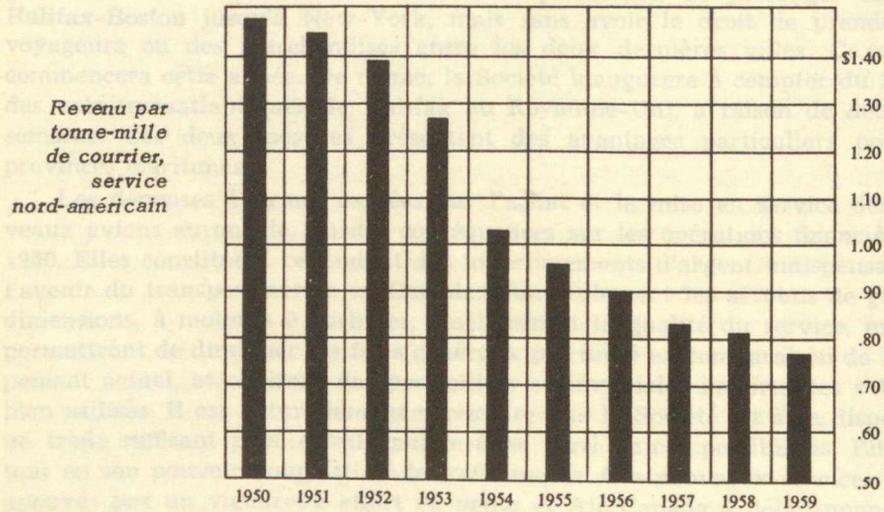
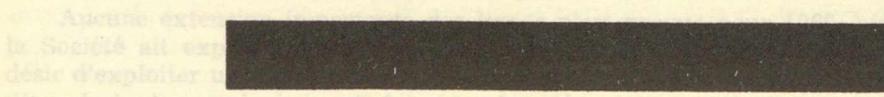
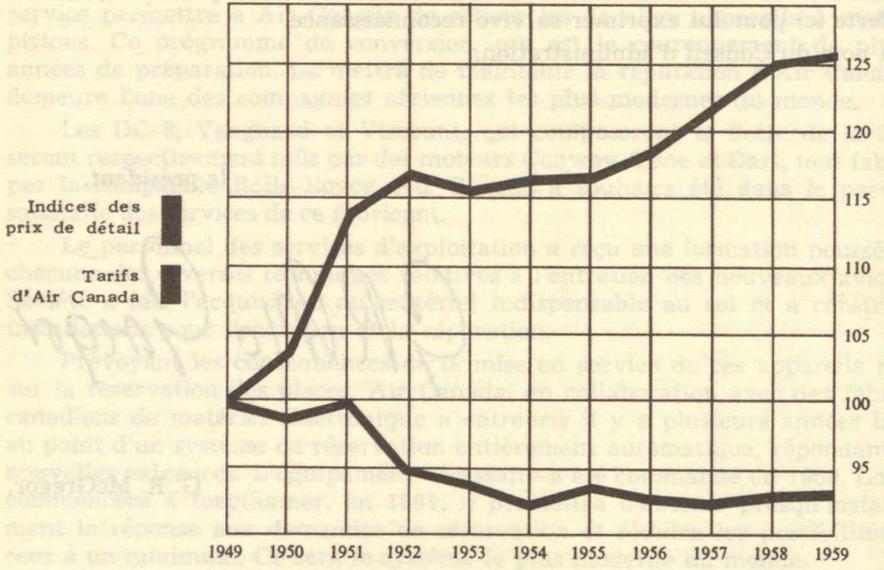
G. R. McGregor

G. R. McGregor.



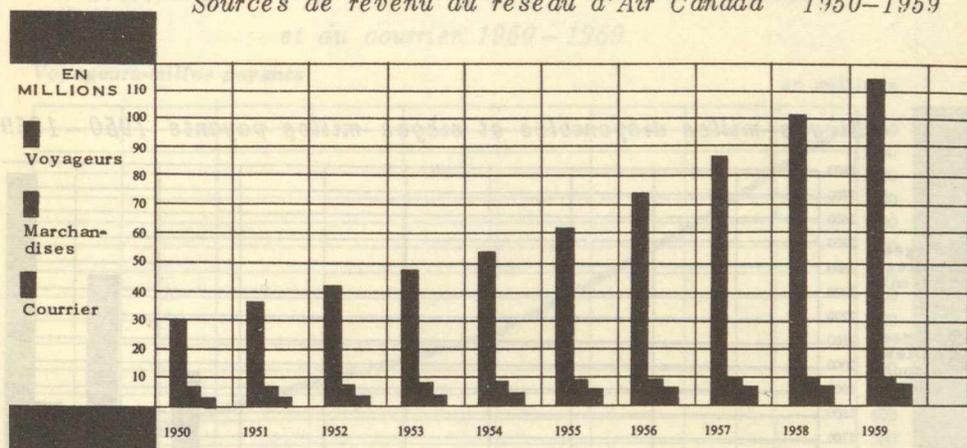
TARIFS D'AIR CANADA EN COMPARAISON DE L'INDICE

*Tarifs d'Air Canada en comparaison
de l'indice des prix de détail
Année 1949 = 100*

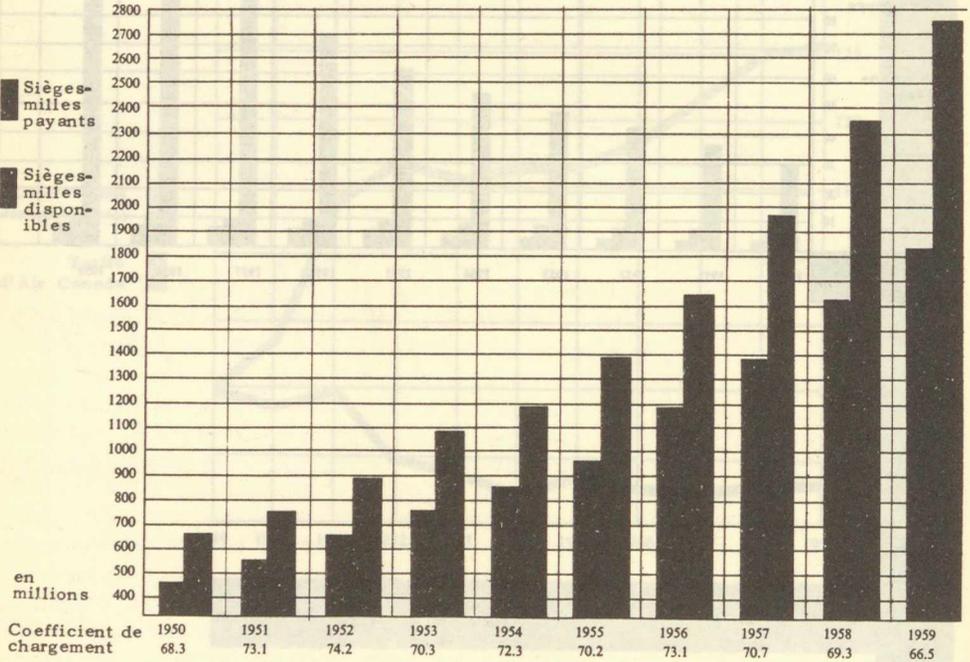


SOURCES DE REVENU DU RÉSEAU D'AIR CANADA

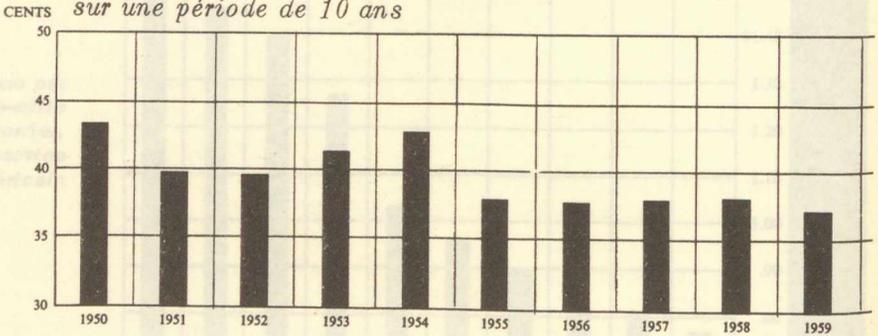
Sources de revenu du réseau d'Air Canada 1950-1959



Sièges-milles disponibles et sièges-milles payants 1950-1959



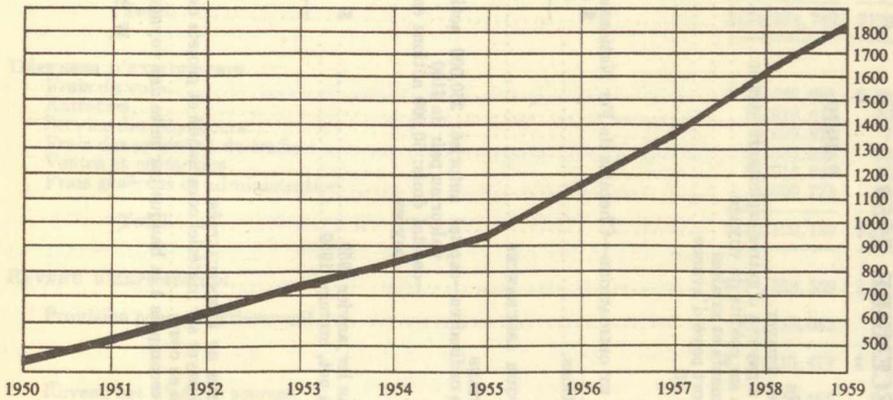
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible, sur une période de 10 ans



*Croissance du trafic des voyageurs, des marchandises
et du courrier 1950-1959*

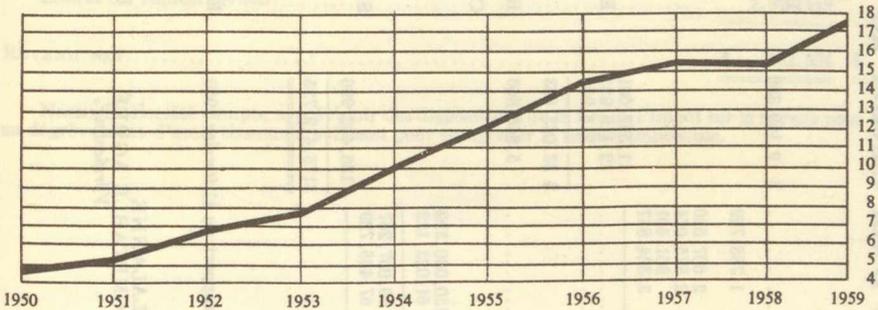
Voyageurs-milles payants

en millions



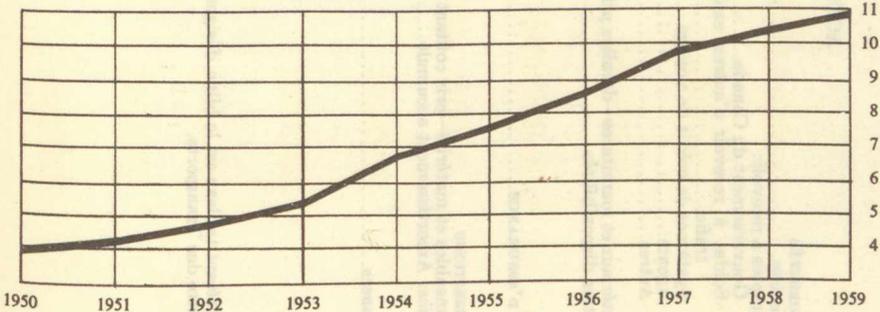
Tonnes-milles de marchandises

en millions



Tonnes-milles de courrier

en millions



BILAN D'AIR CANADA AU 31 DÉCEMBRE 1959

ACTIF	PASSIF
DISPONIBILITÉS	
Encaisse.....	\$ 9,160,386
Comptes à recevoir:	
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,788,759
Soldes à recevoir d'autres exploitants—	
trafic.....	2,607,520
Systèmes de crédit de voyage.....	2,875,074
Agents.....	951,401
Autres.....	3,364,847
	11,587,601
Matériaux et fournitures—derniers prix facturés.....	12,119,921
Autres disponibilités.....	215,955
	\$ 33,083,863
FONDS D'ASSURANCE.....	5,845,866
IMMOBILISATIONS	
Immeubles et matériel—prix coûtant.....	\$130,080,399
Moins: Amortissement accumulé.....	61,023,132
	\$ 69,057,267
Avances.....	67,425,729
	136,482,996
	\$175,412,725
Le présent tableau est le bilan désigné dans mon rapport du 11 février 1960 au Ministre des Transports.	
<p>J. A. de LALANNE COMPTABLE AGRÉÉ Vérificateur.</p>	<p>W. S. HARVEY Contrôleur.</p>

EXIGIBILITÉS	
Comptes à payer.....	\$ 9,851,714
Soldes à payer à d'autres exploitants—trafic.....	3,887,296
Dépôts sur crédits de voyage.....	1,714,025
Traitements et salaires.....	1,951,922
Transport payé d'avance.....	3,140,609
Intérêt dû.....	2,079,625
	\$ 22,625,191

EMPRUNTS ET OBLIGATIONS—Chemins de Fer Nationaux du Canada	
Billets.....	\$ 66,906,000
Obligations.....	68,194,000
	135,100,000

RÉSERVE POUR ASSURANCES.....	5,845,866
-------------------------------------	------------------

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	
Solde au 1er janvier 1959.....	\$ 6,689,114
Revenu net, exercice 1959.....	152,554
	6,841,668
	\$175,412,725

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	
Solde à payer sur matériel commandé et projets de construction en cours.....	\$ 81,000,000
Billets escomptés à la banque par suite des voyages à crédit.....	1,890,000

ÉTAT DU REVENU

	1959	1958
RECETTES D'EXPLOITATION		
Voyageurs.....	\$114,338,529	\$101,553,258
Courrier.....	9,986,475	9,893,622
Messageries et fret.....	7,265,752	6,536,017
Excédents de bagages.....	1,040,975	977,494
Nolisements.....	876,611	490,594
Services accessoires—net.....	1,170,406	1,103,784
Total.....	\$134,678,748	\$120,554,769
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Frais de vol.....	\$ 28,338,907	\$ 26,143,144
Entretien.....	34,019,516	30,500,636
Service des voyageurs.....	9,636,870	7,982,693
Frais des avions et du trafic.....	24,320,876	22,438,282
Ventes et promotion.....	18,913,247	16,887,670
Frais généraux et administration.....	4,890,773	4,177,309
Total.....	\$120,120,189	\$108,129,734
REVENU D'EXPLOITATION.....	\$ 14,558,559	\$ 12,425,035
Provision pour amortissement.....	12,145,082	9,911,049
REVENU NET D'AUTRES SOURCES.....	\$ 2,413,477	\$ 2,513,986
Revenu net d'autres sources.....	727,495	529,029
REVENU AVANT LES DÉPENSES D'INTÉRÊT.....	\$ 3,140,972	\$ 3,043,015
Intérêt sur capital investi.....	2,988,418	2,495,586
REVENU NET.....	\$ 152,554	\$ 547,429

NOTE: La Société compte se prévaloir des dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu pour demander un dégrèvement d'amortissement suffisant pour compenser le revenu imposable.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

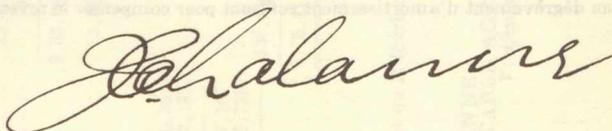
A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

J'ai examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1959 et l'état de revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état de revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1959, et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

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

Votre tout dévoué,



Comptable agréé.

Le 11 février 1960.

STATISTIQUES RÉVÉLATRICES

	1959	1958	Différence
Nombre de passagers payants.....	3, 209, 197	2, 785, 523	+15. 2%
Sièges-milles disponibles (par 000).....	2, 749, 228	2, 344, 733	+17. 3%
Sièges-milles occupés (par 000).....	1, 828, 902	1, 625, 689	+12. 5%
Coefficient d'utilisation en passagers payants.....	66. 5%	69. 3%	
Tonnes-milles de courrier.....	10, 905	10, 386	+ 5. 0%
Tonnes-milles de messageries (par 000).....	2, 653	2, 469	+ 7. 5%
Tonnes-milles de fret (par 000).....	15, 100	12, 926	+16. 8%
Tonnes-milles disponibles (par 000).....	356, 732	310, 388	+14. 9%
Tonnes-milles utilisées (par 000).....	208, 208	185, 516	+12. 2%
Coefficient d'utilisation en charge payante.....	58. 4%	59. 8%	
Nombre de milles parcourus (par 000).....	56, 981	51, 566	+10. 5%
% des milles à l'horaire parcourus.....	97. 9%	97. 5%	
Nombre moyen d'employés.....	10, 358	10, 020	+ 3. 4%
Sièges-milles disponibles par employé.....	265, 421	234, 005	+13. 4%

AIR CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—1960

(en milliers)

EMPLOI DES FOND:		
Immeubles et matériel (détail ci-contre).....		\$ 83, 485
Refinancement d'emprunts—N.-C. (détail ci-dessous).....		4, 000
Augmentation des matériaux et fournitures (par suite de la mise en service de deux nouveaux types d'appareils).....		10, 015
		<u>\$ 97, 500</u>
SOURCE DES FOND:		
Revenu net.....	néant	
Provision pour amortissement.....	\$ 15, 150	15, 150
		<u>\$ 82, 350</u>
FONDS FOURNIS PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX.....		<u>\$ 82, 350</u>

REFINANCEMENT D'EMPRUNTS—N.-C.

Emprunts sur billets échéant en 1960:

Date du billet	Date d'échéance	Montant
30 avril 1956.....	15 mai 1960.....	\$ 500
14 mai 1956.....	15 mai 1960.....	500
14 mai 1956.....	15 juin 1960.....	1, 000
14 mai 1956.....	15 juillet 1960.....	1, 000
15 juin 1956.....	15 août 1960.....	1, 000
		<u>\$ 4, 000</u>

AIR CANADA

BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATÉRIEL—1960

	Engagements de dépenses			Dépenses de 1960 *
	Projets prévus dans le budget courant	Projets autorisés par des budgets antérieurs	Total	
	(000) \$	(000) \$	(000) \$	(000) \$
AVIONS ET PARTIES CONSTITUANTES				
Avions.....	16,815†	69,660	86,475	52,570
Projets d'amélioration.....	325	670	995	820
Moteurs de rechange.....	—	4,990	4,990	4,990
Total.....	17,140	75,320	92,460	58,380
INSTALLATIONS AU SOL ET COMPOSANTS				
Service des vols.....	2,730	600	3,330	3,330
Entretien et révision.....	1,790	2,760	4,550	4,550
Matériel de bureau.....	540	50	590	590
Appareils d'instruction.....	55	335	390	390
Matériel divers.....	280	3,070	3,350	2,020
	5,395	6,815	12,210	10,880
BÂTIMENTS ET AMÉLIORATIONS.....	805	13,970	14,775	13,925
FRAIS IMPRÉVUS.....	300	—	300	300
TOTAL, IMMEUBLES ET MATÉRIEL.....	23,640	96,105	119,745	83,485
PROGRAMME DE DÉPENSES:				
1960—Principaux engagements.....	750	71,940	72,690	
—Autres.....	6,005	4,790	10,795	
	6,755	76,730	83,485	
1961—Principaux engagements.....	5,315	18,390	23,705	
—Autres.....	70	105	175	
	5,385	18,495	23,880	
1962—Principaux engagements.....	11,500	880	12,380	
TOTAL—Principaux engagements.....	17,565	91,210	108,775	
—Autres.....	6,075	4,895	10,970	
	23,640	96,105	119,745	

† Aucune dépense en 1960.

* 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 auxdites rubriques ne dépassent pas \$83,485,000.

Le PRÉSIDENT: Vient ensuite le rapport du vérificateur.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je demander ce qu'on a fait hier relativement au rapport du vérificateur des comptes du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Ce rapport a été approuvé.

M. CHEVRIER: C'est ce que je suppose, mais en a-t-on fait l'examen?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Était-il ici?

Le PRÉSIDENT: Oui, le vérificateur était ici hier et il est ici aujourd'hui.

J'aimerais présenter aux membres du Comité le nouveau vérificateur, M. J. A. de Lalanne. C'est sa première année.

Le moment est maintenant venu de présenter une motion en vue de l'approbation du rapport.

M. CHEVRIER: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Au sujet du rapport du vérificateur?

M. CHEVRIER: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Monsieur de Lalanne, auriez-vous l'obligeance de venir prendre place à la table principale?

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander quand vous avez commencé à vous occuper de la vérification des comptes d'Air Canada?

M. J. A. DE LALANNE (*comptable agréé*): En 1959.

M. CHEVRIER: Combien de temps faut-il pour une vérification du genre de celle-ci, ou s'agit-il d'une vérification continue?

M. DE LALANNE: C'est cela. J'avais, dans différents bureaux, du personnel qui s'en occupait presque continuellement.

M. CHEVRIER: Vous faut-il visiter les diverses régions dans lesquelles Air Canada exploite des services, outre-mer ou outre-frontière, par exemple?

M. DE LALANNE: Je ne visite pas les bureaux d'outre-mer en tant que tels, j'y suis cependant allé l'an dernier; mais je ne fais pas de vérification outre-mer pour le compte d'Air Canada.

M. CHEVRIER: Certains membres de votre personnel s'occupent-ils de cela?

M. DE LALANNE: Pas encore. Le personnel est fourni par la *McDonald Currie and Company*, société dont je faisais antérieurement partie. Aujourd'hui je suis un comptable-conseil. La plus grande partie du travail se fait à Winnipeg et à Montréal.

M. CHEVRIER: Mais aucune partie du travail ne se fait outre-mer?

M. DE LALANNE: Le gros du travail se fait à Montréal et à Winnipeg.

M. CHEVRIER: Vous n'avez pas d'agents en dehors du Canada?

M. DE LALANNE: Oui, nous en avons. La *McDonald Currie and Company*, grâce à son affiliation à différentes sociétés, a des représentants dans le monde entier.

M. CHEVRIER: Quel rapport existe-t-il entre votre société et la *McDonald Currie and Company*?

M. DE LALANNE: J'ai fait partie de la *McDonald Currie and Company* pendant 40 ans environ. Je suis un associé et un directeur à la retraite et j'agis à titre de conseil auprès de la société. Tout travail que je fais est remis à la société et il bénéficie du même appui et de la même protection dont il bénéficierait si j'étais encore associé et directeur.

M. CHEVRIER: Ce travail est-il accompli par vous personnellement ou par la *McDonald Currie and Company*?

M. DE LALANNE: Par le personnel de la *McDonald Currie and Company* sous ma surveillance. Puisque ce travail est à mon nom, j'y ai consacré beaucoup plus de temps au cours de l'année écoulée.

M. CHEVRIER: Pour effectuer une vérification comme celle-ci, combien faut-il de personnes?

M. DE LALANNE: Cinquante ou plus, probablement en différents endroits.

M. CHEVRIER: Et avez-vous examiné le travail accompli par vos prédécesseurs?

M. DE LALANNE: Nous avons examiné les comptes afin de voir s'il y avait uniformité et j'ai étudié à fond les rapports de mes prédécesseurs. J'avais établi des états comparatifs au cours des années et j'ai agi de même cette année. J'ai lu les différents rapports pour plusieurs années écoulées.

M. CHEVRIER: Avez-vous trouvé à redire au sujet de la vérification des comptes d'Air Canada effectuée par vos prédécesseurs?

M. DE LALANNE: Non, monsieur.

M. DRYSDALE: Avez-vous des questions à poser au sujet de la vérification?

M. CHEVRIER: Oui, j'en ai. Monsieur de Lalanne, vous mentionnez un fonds d'assurance et une réserve. Vous dites qu'un montant net de \$710,852 a été imputé sur la réserve pour perte d'avions et règlement de réclamations. Pourriez-vous nous dire ce qui est à l'origine de cela? Il est question de cela à la page 6 de votre rapport, je pense.

M. DE LALANNE: Je ne crois pas avoir les chiffres voulus ici, monsieur Chevrier. Il s'agit des montants nets imputés sur la réserve au cours de l'année pour règlement de réclamations.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous donner au Comité quelque idée de ce qui était à l'origine de ces réclamations?

M. DE LALANNE: Je puis obtenir ces renseignements pour vous. Je ne les ai pas à la main dans le moment. Je sais, cependant, qu'il y a eu une réclamation importante pour la perte d'un avion.

M. MCGREGOR: Nous avons ce renseignement, nous pouvons vous le transmettre.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous répondre à la question?

M. MCGREGOR: Oui. Vous voulez savoir de quelle nature était la réclamation?

M. CHEVRIER: De quelle nature était la réclamation qui a donné lieu à l'imputation de \$710,852 sur le revenu par suite de la perte d'un avion?

M. MCGREGOR: Il s'agissait des dommages causés à un Viscount, au point de le rendre économiquement irréparable, lors d'un atterrissage à Malton en octobre 1959; les imputations totales à ce titre se sont élevées à \$741,700.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'autres questions.

M. FISHER: Offrez-vous vos services dans le cas d'un travail comme celui-ci?

M. DE LALANNE: Non, monsieur, certainement pas.

M. FISHER: J'ai une autre question. Par qui avez-vous été nommé.

M. DE LALANNE: Par le Parlement.

M. FISHER: Comment avez-vous su qu'on cherchait quelqu'un pour ce travail?

M. HEES: Je vais répondre à votre question. Jamais M. de Lalanne ni la maison avec laquelle il est associé n'ont tenté de démarches auprès de moi ou du gouvernement pour obtenir ce travail. Ils ont été choisis parce que, selon nous, cette maison et M. de Lalanne possédaient la compétence voulue pour faire ce travail pour le compte du National-Canadien et d'Air Canada. Ils n'ont pas fait de démarches auprès de nous.

M. FISHER: C'est uniquement par curiosité que je posais la question.

M. HEES: Je sais. C'est toujours la curiosité qui inspire vos questions. C'est pourquoi j'ai voulu vous donner une réponse complète.

M. DRYSDALE: Puis-je revenir au rapport du vérificateur, A la page 5, sous la rubrique "Matériaux et fournitures", il est dit:

La méthode d'évaluation est conforme à celle suivie les années antérieures, à savoir, le coût des matériaux une fois posés basé sur le prix des plus récentes factures et comportant les réductions applicables aux articles démodés.

Voudriez-vous commenter cette méthode? Donne-t-elle satisfaction?

M. DE LALANNE: Cette méthode est logique. Si les articles sont utilisés rapidement et s'il n'y a pas de changement dans les prix, la méthode est très logique. En outre, lorsqu'il s'agit d'une entreprise de l'envergure de celle-ci, cette façon de procéder est probablement la plus commode qu'on puisse trouver.

Le seul moment où elle pourrait présenter quelque inconvénient serait si les articles avaient été en stock pendant une période prolongée au cours de laquelle les prix auraient pu changer. Dans ce cas, il serait nécessaire de faire des rectifications de quelque sorte afin de mettre les prix d'accord avec ceux des années précédentes.

M. DRYSDALE: A la page 7, sous la rubrique "Généralités", il est dit:

Conformément au principe qu'observe la compagnie d'attendre qu'un actif soit prêt à servir avant de tenir compte de son amortissement, aucune provision pour amortissement n'a été calculée à l'égard du coût accumulé des travaux de construction en cours de la nouvelle base d'entretien et de révision de Dorval.

Quel est l'effet, si je puis dire, sur le bilan de cette méthode améliorée d'amortissement?

M. DE LALANNE: Il y a deux façons de procéder pour décider à quel moment on doit tenir compte de l'amortissement. Autrefois, on commençait à tenir compte de l'amortissement quand un article était mis en service, pour la fabrication ou quelque autre fin, et devait commencer à rapporter.

Mais ces dernières années, la Loi de l'impôt sur le revenu autorise, si l'on achète quelque article vers le 29 ou le 30 décembre, à déduire la dépréciation de cet article sur les bénéfices. On a donc tendance, je le crains, à en tirer profit immédiatement et à obtenir une réduction des gains imposables.

Je crois que la méthode adoptée ici de considérer le moment où l'appareil ou l'outillage est prêt à servir comme étant le moment où cet article commence à rapporter est la plus satisfaisante qui soit eu égard au moment de commencer à tenir compte de l'amortissement.

M. DRYSDALE: Cela s'établit aux environs de 17 millions de dollars. Croyez-vous que cela fausse le bilan pour cette année particulière?

M. DE LALANNE: Non, je ne dirais pas cela. L'amortissement n'est en fin de compte qu'une méthode de déduction. Lorsque, au cours d'une année, des montants sont imputés sur l'amortissement accumulé, cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y a eu destruction.

M. FRASER: J'aimerais proposer l'approbation du rapport du vérificateur.

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Fraser a proposé, avec l'appui de M. Drysdale, que nous acceptions le rapport du vérificateur. Il n'y a pas d'opposition?

La motion est adoptée.

J. A. de LALANNE

COMPTABLE AGRÉÉ

507 Place d'Armes, Montréal

le 11 février 1960.

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

Monsieur,

A titre de vérificateur d'Air Canada, je sou mets au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1959.

Le rapport annuel de la compagnie comprend, outre les états financiers, mon rapport signé ci-après.

"J'ai examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1959 et l'état de revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état de revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1959, et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

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

Je desire fournir les observations supplémentaires suivantes:

FONDS DE ROULEMENT

Au cours de l'année le fonds de roulement s'est augmenté d'un montant de \$4,380,844, établi comme suit—

	31 décembre		Augmenta-
	1959	1958	tion
Disponibilités	\$33,083,863	\$24,355,116	\$ 8,728,747
Exigibilités	22,625,191	18,277,288	4,347,903
Fonds de roulement	\$10,458,672	\$ 6,077,828	\$ 4,380,844

L'état que voici fait ressortir les facteurs qui ont contribué à cette augmentation—

Source des fonds

Revenu net pour l'année		\$ 152,554
Provision pour amortissement—		
n'impliquant aucune sortie de fonds ..		12,145,082
Augmentation nette des avances consenties par les chemins de fer Nationaux du Canada		52,000,000
Actifs désaffectés	\$ 1,820,480	
Moins: Montant imputé sur l'amortisse- ment accumulé	991,556	
		828,924
		65,126,560

Emploi des fonds

Acquisition d'immeubles et de matériel ..	12,241,122	
Avances à l'égard d'engagement d'ordre capital	48,504,594	
		<u>60,745,716</u>

Augmentation nette du fonds de roulement .. \$ 4,380,844

IMMOBILISATIONS

Immeubles et matériel

Le montant net capitalisé en immeubles et matériel a diminué au cours de l'année d'un montant de \$1,978,807, établi comme suit—

Acquisitions

Avions et parties constituantes—y compris 4 "Viscount" et 1 "Super Constellation"		\$10,075,215
Installations au sol et composants		2,165,907
		<u>12,241,122</u>

<i>Moins:</i> Actifs désaffectés	\$ 1,820,480	
Coût de constructions antérieurement capitalisé, maintenant porté au poste d'avances sur achat de matériel ..	\$ 1,245,923	
		<u>3,066,403</u>

9,174,719

Augmentation nette de l'amortissement accumulé

Pourvu à même les opérations de 1959 ..	12,145,082	
<i>Moins:</i> Charge pour désaffectations.....	991,556	
		<u>11,153,526</u>

Réduction nette en immeubles et matériel.... \$ 1,978,807

La provision pour amortissement a été calculée à un taux annuel uniforme s'appliquant au coût comme suit—

"Super Constellation"—de façon à atteindre leur valeur résiduelle sur une période de sept ans à compter de leur mise en service. Des taux spéciaux ont été utilisés pour deux avions acquis en vertu des termes d'un contrat de rachat avec le fournisseur.

"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 années antérieures.

Installations au sol —de façon à répartir l'amortissement sur la durée estimative de service, laquelle varie selon le genre d'installation.

Avances sur achats de matériel

Ces avances augmentèrent durant l'année de \$49,750,517 pour atteindre un montant de \$67,425,729 au 31 décembre 1959, lequel montant a été imputé sur les engagements suivants, y compris l'intérêt capitalisé—

10 "Douglas DC8" devant être livrés en 1960 et 1961, y compris les pièces de rechange	\$26,626,314
20 "Vanguard" devant être livrés en 1960 et 1961, y compris pièces de rechange	21,256,485
Simulateur de vol "Vanguard"	331,153
Base d'entretien et de révision de Dorval	18,794,282
Autres immeubles	92,049
Système de réservation automatique	325,446
	<hr/>
	\$67,425,729

Il reste un montant global de \$81,000,000 à verser d'ici à, ou lors de, l'exécution complète de ces contrats non terminés.

Au 31 décembre 1959 la compagnie était protégée au moyen d'un contrat à terme contre les fluctuations du change étranger à l'égard de ses engagements découlant de l'achat d'avions dans la mesure de \$13,150,000 en fonds des États-Unis, et £ 720,000 en sterling.

MATÉRIAUX ET FOURNITURES

Au cours de l'année le personnel de la compagnie a procédé à un relevé physique des inventaires et les redressements appropriés pour excédents et manquants révélés ont été consignés sur les registres d'inventaire. Considérant le volume et la variété des articles en stock, les différences révélées par le dénombrement sont plutôt minimes.

La méthode d'évaluation est conforme à celle suivie les années antérieures, à savoir, le coût des matériaux une fois posés basé sur le prix des plus récentes factures et comportant les réductions applicables aux articles démodés.

EMPRUNTS ET OBLIGATIONS

Les emprunts et obligations payables aux Chemins de Fer Nationaux du Canada ont augmenté d'un montant net de \$52,000,000, représenté par des avances de \$57,000,000, moins un remboursement de \$5,000,000. Des billets payables à court terme et à demande, jusqu'à concurrence de \$41,694,000, ont été convertis en obligations au cours de l'année 1959.

Au 31 décembre 1959 les billets et obligations en cours sont payables comme suit—

<i>Billets</i> —Échéant au cours de 1960.....	\$ 4,000,000
A demande	62,906,000
	<hr/>
	\$66,906,000
<i>Obligations</i> — Échéant les: 15 décembre 1964	\$34,994,000
15 mai 1968	2,680,000
1 ^{er} janvier 1973	20,000,000
15 mai 1977	4,020,000
1 ^{er} février 1981	6,500,000
	<hr/>
	\$68,194,000

Le premier janvier 1960 effectivement, des billets au total de \$17,497,000 furent convertis en obligations échéant le premier janvier 1985.

FONDS D'ASSURANCE ET RÉSERVE

Au 31 décembre 1959 ces postes atteignaient la somme de \$5,845,866 au regard de \$6,000,000 à la fin de l'année précédente, soit une réduction de \$154,134. A la fin de l'année, le solde s'établissait ainsi—

Encaisse	\$ 4,594
Valeurs—au prix coûtant	6,318,740
—intérêt accru	64,323
	<hr/>
	6,387,657
Moins: Montant à payer à la compagnie	541,791
	<hr/>
	\$5,845,866

Le cours de ces valeurs au 31 décembre 1959 était de 18% moindre que leur coût, comparativement à 12% à la fin de l'année précédente.

Au cours de l'année qui fait l'objet de ma vérification, la compagnie devint son propre assureur pour tous les risques inhérents aux avions pendant leur envol, y compris les passagers, à l'exception toutefois des pertes concernant les tiers.

En conséquence le fonds d'assurance s'est augmenté d'une somme de \$337,713, laquelle estime-t-on aurait été autrement payable à des assureurs, et d'une somme de \$219,005 représentant l'intérêt gagné sur les valeurs détenues par ce fonds.

Les années précédentes, cet intérêt gagné était inclus dans le revenu d'autres sources mais sa rétention dans ce fonds apparaîtrait désirable en vue de la responsabilité additionnelle assumée.

Un montant net de \$710,852 fut imputé sur la réserve pour perte d'avions et règlement de réclamations.

ÉTAT DE REVENUS

Le revenu net pour l'année 1959 fut de \$152,554 comparativement à \$547,429 pour l'année 1958.

Les revenus d'opérations enregistrèrent une augmentation globale de 12%, contribué en majeure partie par: Passagers 13%, Express et Fret 11%, et Affrètement 79%.

Les dépenses d'opérations, à l'exclusion de l'amortissement, accusèrent une augmentation de 11%.

Bien que le revenu d'opérations fut de \$2,133,524 supérieur à celui de l'année 1958, cette amélioration fut compensée par des charges additionnelles pour l'amortissement du matériel acquis pendant l'année et par les intérêts plus élevés.

GÉNÉRALITÉS

Conformément au principe qu'observe la compagnie d'attendre qu'un actif soit prêt à servir avant de tenir compte de son amortissement, aucune provision pour amortissement n'a été calculée à l'égard du coût accumulé des travaux de construction en cours de la nouvelle base d'entretien et de révision de Dorval.

Chaque fois qu'il s'agit de monnaies étrangères, celles-ci ont été converties aux taux suivants au 31 décembre 1959:

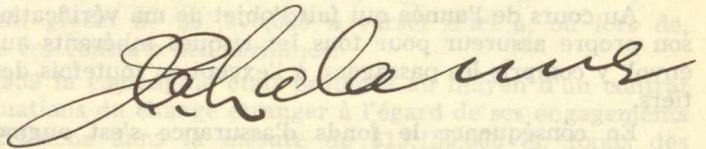
Dollars des États-Unis—au pair
Sterling—au taux de \$2.80 la livre.

Pendant l'année la compagnie a effectué des paiements minimes pour l'impôt sur le revenu résultant des profits redressés pour l'année 1958 et à titre de versements pour tout passif qui peut être encouru pendant l'année 1959. Aucune provision additionnelle n'a été créée vu que la compagnie se propose de réclamer l'allocation du coût en capital pour un montant suffisant à réduire l'impôt sur le revenu imposable à un minimum, ainsi que l'autorisent certains règlements de la Loi de l'Impôt sur le Revenu.

Je désire exprimer ma sincère appréciation pour l'entière collaboration que m'ont apportée la direction et le personnel de la compagnie au cours de ma vérification.

Votre tout dévoué,

J. A. LALANNE,



Comptable agréé.

M. FRASER: Nos remerciements à M. McGregor pour le bon repas que nous n'avons pas fait.

M. HEES: Jamais une réception ne lui a coûté moins cher.

Le PRÉSIDENT: Avant d'inviter M. McGregor à faire des commentaires, je désire vous remercier de votre présence ici et de votre diligence à accomplir votre tâche.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Avant l'ajournement du Comité, permettez-moi de demander une explication sur un fait personnel relatif aux délibérations d'hier. Quand la séance a pris fin, il était très près de six heures et je crois que les derniers débats n'ont pas été très clairs. Vous avez demandé à M. Gordon certains renseignements sur les opérations techniques du National-Canadien. Grâce à votre influence, il a finalement offert de me fournir ces renseignements à moi personnellement. Mais j'ai refusé cette offre, car je ne voulais pas accepter la responsabilité de posséder ces renseignements craignant que, s'ils devenaient connus du public, on m'accuserait de les avoir divulgués par tout le pays. J'ai pensé qu'il était injuste pour le Comité qu'un membre ait ces renseignements tandis que les autres ne les auraient pas et, en conséquence, j'ai refusé l'offre avec remerciements.

Le PRÉSIDENT: Il est plutôt malheureux que, à cheval donné, vous avez cru devoir regarder à la bride.

M. BROOME: Croyez-vous qu'il soit bon à l'avenir d'intervertir l'ordre de nos travaux et d'examiner les rapports d'Air Canada avant ceux du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. BROOME: J'ai demandé si nous ne pourrions pas, à l'avenir, intervertir l'ordre de nos travaux et étudier d'abord les rapports d'Air Canada et ensuite ceux du National-Canadien, étant donné que les représentants d'Air Canada se trouvent retenus ici parce qu'on ne sait jamais au juste combien de temps il faudra pour l'étude des rapports du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Broome, vous vous souviendrez que nous avons hier envisagé la possibilité d'inviter ces deux groupes à se présenter séparément.

M. BROOME: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons, je pense, transmettre l'avis de M. Broome au comité directeur.

M. BROOME: Nous l'étudierons lors de la préparation de notre rapport final.

M. FISHER: A ce sujet, j'aimerais savoir quand se fera la préparation de ce rapport?

Le PRÉSIDENT: Dès que nous aurons le texte imprimé de nos délibérations. J'espère que ce sera au cours de la semaine prochaine. Si nous réussissons à faire oublier à nos membres l'intérêt qu'ils portent au budget, nous tenterons de préparer ce rapport avant Pâques, à tout événement.

M. DRYSDALE: Je désire féliciter M. McGregor de l'excellente façon avec laquelle il a présenté son rapport et j'espère qu'il procédera de la même manière l'an prochain car, pour ma part, j'ai trouvé cette méthode d'une valeur inestimable. Je crois aussi qu'il a été très utile pour le Comité que le président de la société oriente la discussion.

Le PRÉSIDENT: Tous les membres du Comité sont, je crois, du même avis que M. Drysdale. Nous avons tous apprécié l'excellente façon avec laquelle la matière nous a été présentée, de même que les graphiques ainsi que les explications très claires et très précises, comme à l'habitude, de M. McGregor. Le tout a été très intéressant et très utile.

M. MCGREGOR: Je vous remercie, monsieur le président. Vous avez répondu à la question que je me proposais de vous poser, à savoir si le Comité préférerait la présentation de la matière à l'aide de projections photographiques à la lecture du rapport.

Le PRÉSIDENT: Cette méthode est excellente, à mon avis.

M. MCGREGOR: Merci infiniment pour vos bonnes paroles.

M. DRYSDALE: Je propose que nous ajournions.

—Le Comité s'ajourne.

APPENDICE A

AIR CANADA

COEFFICIENT D'UTILISATION EN PASSAGERS—1958 ET 1959
PARCOURS, SUR LIGNES TRANSCONTINENTALES, DIRECTEMENT
VISÉS PAR LA CONCURRENCE DE LA C.P.A.

	1958	1959
	%	%
Vancouver-Toronto (sans escale).....	72.3	55.0
Vancouver-Winnipeg (sans escale).....	61.5	38.5
Winnipeg-Toronto (sans escale et avec escale à la Tête des lacs)	70.8	67.0
Toronto-Montréal (sans escale et avec escale à Ottawa) ..	70.8	70.3

Ce qui précède a été présenté en réponse à une question de l'hon. L. Chevrier.

APPENDICE B

AIR CANADA

COEFFICIENT D'UTILISATION EN PASSAGERS—1958 ET 1959
PARCOURS, SUR LIGNES TRANSCONTINENTALES, NON DIRECTEMENT
VISÉS PAR LA CONCURRENCE DE LA C.P.A.

	1958	1959
	%	%
Vancouver-Calgary-Winnipeg (avec escale à Regina)...	74.5	71.3
Vancouver-Edmonton-Winnipeg (avec escale à Sas- katoon)	73.6	67.7
Edmonton-Regina-Winnipeg	—	67.8
Edmonton-Toronto (sans escale).....	74.0	69.2
Calgary-Toronto (sans escale)	69.4	58.7
Calgary-Saskatoon-Winnipeg	72.3	69.9
Winnipeg-Windsor-Ottawa	71.0	65.8

Ce qui précède a été présenté en réponse à une question de l'hon. L. Chevrier.

APPENDICE C

AIR CANADA

SIÈGES DISPONIBLES CHAQUE SEMAINE, SERVICE TRANSATLANTIQUE
1959 ET 1960

Été, 1959

	Sièges disponibles chaque semaine dans les deux sens
16 vols de Super Constellation, 71 sièges par vol.....	1,136

Été, 1960

7 vols de DC-8, 127 sièges par vol.....	889
8 vols de Super Constellation, 82 sièges par vol.....	656

 1,545

Pourcentage de l'augmentation

36 p. 100

Ce qui précède a été présenté en réponse à une question de l'hon. L. Chevrier.

APPENDICE D

AIR CANADA

SIÈGES-MILLES DISPONIBLES—SERVICE TRANSCONTINENTAL
Mai à décembre, 1958 et 1959

1958	805,244,000
1959	926,493,000
Pourcentage de l'augmentation.....	15.1 p. 100

Ce qui précède a été présenté en réponse à une question de M. E. J. Broome.

APPENDICE E

AIR CANADA

Répercussion prévue sur Air Canada des récents octrois bilatéraux de routes

Ligne aérienne	Route	Montant
Air France } Lufthansa {	Montréal-Chicago	\$200,000

Ce qui précède a été présenté en réponse à une question de l'hon. L. Chevrier.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX

Fascicule 4

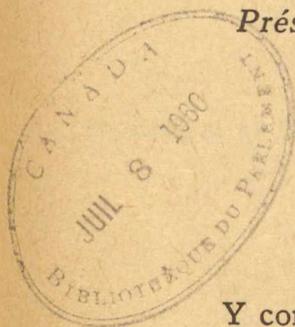
Y compris les deuxième et troisième rapports
à la chambre

SÉANCES DES MERCREDIS 13 ET 27 AVRIL
ET DES JEUDIS 28 AVRIL ET 5 MAI 1960

A l'égard de toutes questions visées par l'ordre de renvoi
en date du jeudi 24 mars 1960

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1960

22870-0-1



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

(Propriété et gestion de l'État)

Président: l'hon. W. EARL ROWE

Vice-président: M. C.-E. CAMPEAU
et MM.

Badanai	Creaghan	McPhillips
¹ Benidickson	Drysdale	McWilliam
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Fisher	Mitchell
Broome	Fraser	Monteith (<i>Verdun</i>)
² Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Grills	Pascoe
Carter	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Robinson
Chevrier	Kennedy	³ Smallwood
Chown	Martini	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)

Secrétaire du Comité: Antoine Chassé.

1. A remplacé M. Granger
 2. A remplacé M. Bourbonnais
 3. Renommé à deux heures et demie du soir le 31 mars 1960 (à la place de M. Howe).
- } le 28 mars 1960.

ORDRE DE RENVOI

JEUDI 24 mars 1960

Il est ordonné—Que les rapports annuels pour 1959 du National-Canadien; de la *Canadian National (West Indies) Steamship Limited*; de la *Canadian National Railways Securities Trust*; que les rapports de l'auditeur adressés au Parlement sur le National-Canadien et la *Canadian National (West Indies) Steamship Limited*; le budget de 1960 du National-Canadien; le rapport annuel d'Air-Canada pour 1959; le rapport de l'auditeur adressé au Parlement sur Air-Canada, pour 1959, déposé ce jour; et le budget de 1960 d'Air-Canada déposé le 1^{er} mars 1960 soient déférés au comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la navigation; et que les crédits numérotés 420—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus; 421—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus; et 429—loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, des prévisions budgétaires de 1960-1961 soient retirés du comité des subsides et déférés audit comité, sous réserve des pouvoirs qu'a le comité des subsides de voter des deniers publics.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

VENDREDI 1^{er} avril 1960

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

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié les crédits suivants qui figurent au budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1961 et qui ont été déférés le 24 mars 1960, et il en recommande l'adoption, savoir:

- Crédit 420—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus (déficit d'exploitation pour 1960);
- Crédit 421—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus (déficit d'exploitation pour 1960);
- Crédit 429—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le président,
W. EARL ROWE.

VENDREDI 6 mai 1960

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

TROISIÈME RAPPORT

En conformité des instructions qu'il a reçues le 24 mars 1960, le Comité a examiné, entre autres, les documents suivants:

1. Le Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1959;
2. Le Rapport du vérificateur au Parlement concernant les chemins de fer Nationaux du Canada;
3. Le budget des dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1960;
4. Le Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies Steamships, Limited)*, pour l'année terminée le 31 décembre 1959;
5. Le Rapport du vérificateur au Parlement concernant la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*;
6. Le Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1959;
7. Le Rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1959;
8. Le Rapport du vérificateur concernant les Lignes aériennes Trans-Canada;
9. Le budget des dépenses des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1960.

Pendant six des onze réunions qu'il a tenues, le Comité a soigneusement examiné les rapports et budgets des dépenses susmentionnées; il a aussi, en vertu des instructions qu'il a reçues le 23 mars 1960 et pour répondre aux questions se rattachant aux sujets à l'étude, assigné les personnes suivantes: M. Donald Gordon, président, M. S. F. Dingle, vice-président (Exploitation), et M. J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et finances), des chemins de fer Nationaux du Canada; M. J. R. McGregor, président des lignes aériennes Trans-Canada; et M. J. A. de Lalanne, c.a., vérificateur.

Le Comité remercie ces hauts fonctionnaires de leur assiduité aux réunions et il est particulièrement heureux qu'on ait inauguré dernièrement la méthode de présenter les sujets au moyen de projections photographiques, faisant ressortir les principales caractéristiques desdits rapports et des budgets, le fonctionnement et les programmes futurs des réseaux de transport ferroviaire et aérien possédés et régis par l'État.

Bien que le Comité reconnaisse l'importance du travail que doivent accomplir les fonctionnaires des compagnies de transport possédées et régies par l'État en ce qui concerne le fonctionnement quotidien des services, il se rend compte aussi de la tâche que les membres doivent accomplir lorsqu'ils étudient la façon dont les deniers publics sont dépensés. Le Comité est d'avis que tous les intéressés seraient plus satisfaits s'il s'écoulait un intervalle raisonnable entre les auditions des fonctionnaires du National-Canadien et celle des fonctionnaires des lignes aériennes Trans-Canada.

Le Comité a consacré une grande partie de son temps à étudier le programme de diésélisation du National-Canadien, qui sera complété cette année, et le nouveau système central de contrôle de la circulation.

Le Comité a exprimé son inquiétude aux fonctionnaires au sujet des perturbations que causent aux collectivités et à l'effectif ouvrier ces améliorations d'ordre technique. Le comité est d'avis que la direction devrait faire davantage pour préparer les localités aux conséquences de ces changements technologiques.

Le Comité se préoccupe fortement des déficits successifs du National-Canadien.

Le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité de renforcer le conseil d'administration du National-Canadien en augmentant le nombre de ses membres.

Après avoir entendu les témoignages relatifs aux contrats adjudgés par le National-Canadien, le Comité recommande que la direction du chemin de fer étudie l'opportunité d'inclure dans tous les contrats une disposition exigeant que la préférence soit accordée aux produits et services canadiens.

Le Comité a été heureux d'apprendre qu'on a livré aux Lignes aériennes Trans-Canada, les premiers appareils de la flotte de turbo-réacteurs DC-8 qu'elles doivent recevoir en 1960 et que la société se prépare à mettre ces appareils, qui transportent 127 passagers à une vitesse de 550 milles à l'heure, en service sur ses vols quotidiens transcontinentaux entre Montréal, Toronto et Vancouver, le 1^{er} avril, et sur ses vols quotidiens transatlantiques, le 1^{er} juin.

Après une étude détaillée de tous les éléments de preuve qu'il a reçus et conformément aux mandats des 23 et 24 mars, le Comité est convenu, sous réserve des observations formulées ci-dessus, d'exprimer son approbation de tous les rapports et budgets à l'étude.

Un exemplaire du procès-verbal des délibérations et des témoignages intéressant les questions mentionnées au deuxième rapport du 1^{er} avril et au présent rapport, est joint aux présentes.

Le président,
W. EARL ROWE.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES, salle 238-S,

MERCREDI 13 avril 1960.

(8)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande (propriété et gestion de l'État) se réunit à *huis clos* à 10 heures du matin. Le président, l'hon. W. Earl Rowe, occupait le fauteuil.

Présents: MM. Brassard (*Lapointe*), Broome, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chown, Creaghan, Fisher, Fraser, Martini, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe et Smallwood.—(14)

Dès le début de la séance, le président donne lecture d'une lettre que lui a adressée le président des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Donald Gordon, pour remercier le président et les membres du Comité de leur obligeance, et par laquelle il prend l'engagement de tenter de continuer à améliorer la présentation des rapports annuels et des budgets. (Voir appendice A.)

Le président soumet pour étude un projet de rapport et d'autres propositions présentées par les membres du Comité sont examinées et approuvées, de sorte qu'elles seront insérées dans ledit rapport.

Il est convenu que le président est autorisé à écrire à la direction du chemin de fer National du Canada au sujet d'une proposition tendant à ce que dans l'avenir, lorsque de nouveau on se servira de tableaux et de graphiques, la direction fasse préparer à l'avance des exemplaires à l'intention de chaque membre du Comité et que chacun des graphiques mentionne la source de documentation dont on s'est servi pour les établir.

Après discussion, il est convenu qu'un projet de rapport tenant compte des diverses propositions faites au cours de la réunion soit préparé et soumis pour étude au Comité, lorsque celui-ci se réunira de nouveau après le congé de Pâques.

À 11 heures du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le SÉNAT, salle 356-S,

MERCREDI 27 avril 1960.

(9)

Le Comité se réunit à *huis clos* à 10 heures du matin. Le président, l'hon. W. Earl Rowe, occupe le fauteuil,

Présents: MM. Badanai, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Carter, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Kennedy, Martini, McPhillips, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*).—(13)

Le Comité étudie un projet de rapport à la Chambre: plusieurs changements sont proposés et approuvés.

La discussion se poursuivant, l'étude du rapport est remise.

À 11 h. 15 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES, salle 238-S,
JEUDI 28 avril 1960.
(10)

Le Comité se réunit à huis clos à 4 heures de l'après-midi. Le président l'hon. W. Earl Rowe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Kennedy, Martini, McPhillips, Mitchell, Rowe.—(10)

Le Comité reprend, là où il l'avait laissée la veille, l'étude d'un projet de rapport à la Chambre. La discussion se poursuivant, l'étude dudit rapport est de nouveau remise.

À 5 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

JEUDI 5 mai 1960
(11)

Le Comité se réunit à huis clos à 4 heures de l'après-midi. Le président, l'hon. W. Earl Rowe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Broome, Carter, Fisher, Grills, Kennedy, Mitchell, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rowe, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*).—(12)

Le Comité reprend, là où il l'avait laissée le jeudi 28 avril 1960, l'étude d'un projet de rapport à la Chambre.

Le Comité apporte de légères modifications au projet de rapport. Sur proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), appuyé par M. Mitchell, le texte dont le président donne lecture est approuvé et il est ordonné qu'il soit présenté à la Chambre en tant que TROISIÈME RAPPORT.

À 4 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

APPENDICE A

CHEMIN DE FER NATIONAL DU CANADA

MONTREAL, le 7 avril 1960

Monsieur,

Je saisis cette occasion pour remercier cordialement le Comité de la patience et de la coopération dont ses membres ont fait preuve lors de la présentation de mes commentaires sur notre rapport annuel de 1959, de même que pendant la présentation visuelle plus détaillée de tableaux et autre documentation analysant nos budgets d'immobilisation et d'exploitation ainsi que nos projets d'avenir. La façon de procéder cette année a été assurément une innovation dans sa forme. Du point de vue de la direction, je n'hésite pas à vous dire que cette innovation nous a fourni une occasion bienvenue d'informer les membres du Comité sur l'exploitation courante du chemin de fer et aussi de faire état de quelques étalons de notre gestion, de sorte qu'on puisse se faire une idée de ce que nous avons accompli et de ce que nous nous proposons de faire.

J'espère vivement que vous même et les membres du Comité avez trouvé quelque intérêt à notre présentation. Si vous désirez nous voir continuer dans cette voie, nous serons bien aise d'en améliorer la mise au point.

Veillez recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments bien respectueux.

(Signature) DONALD GORDON.

L'hon. W. Earl Rowe
Président du Comité sessionnel des chemins de fer,
des lignes aériennes et de la marine marchande
Chambre des communes, Ottawa.

