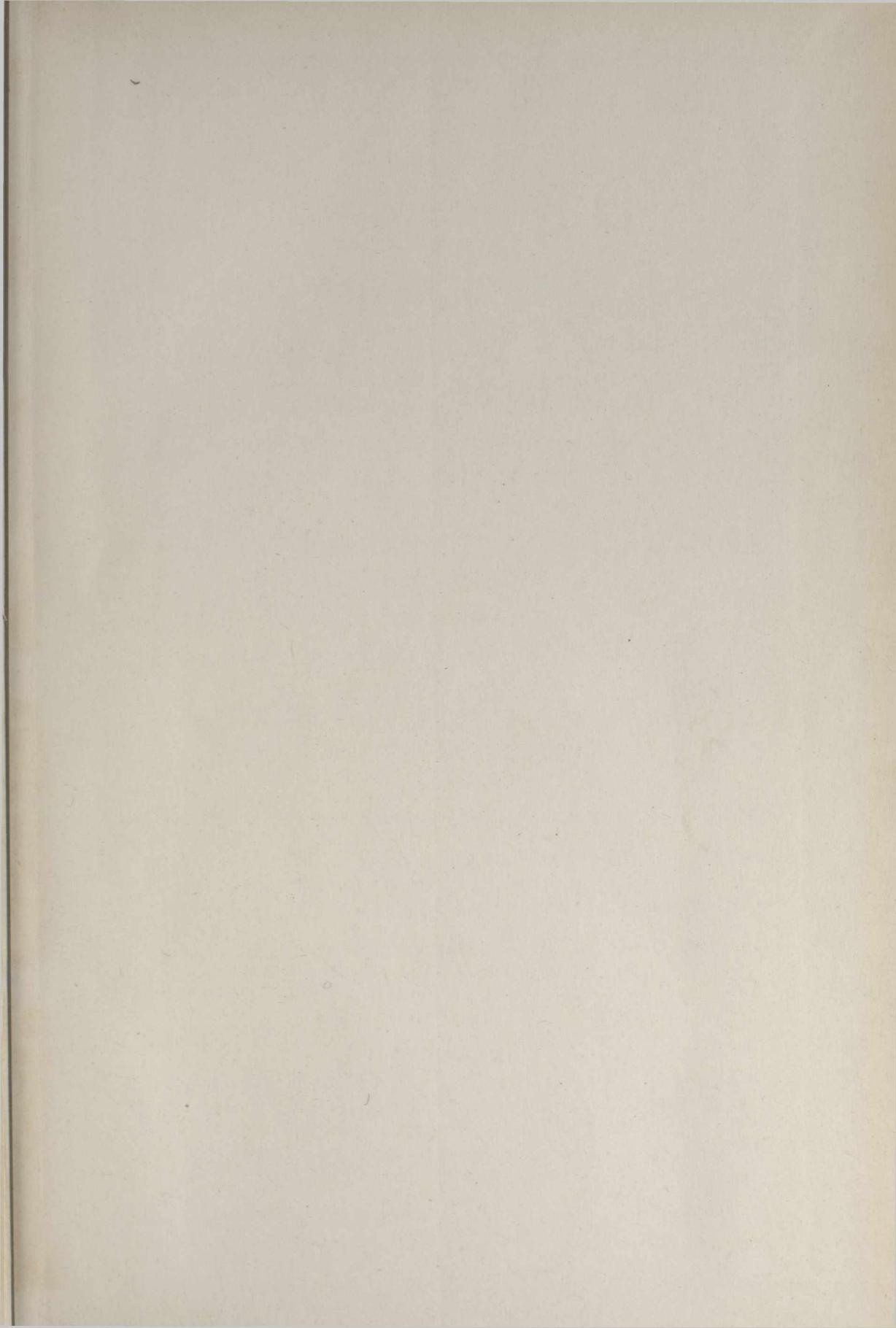


BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

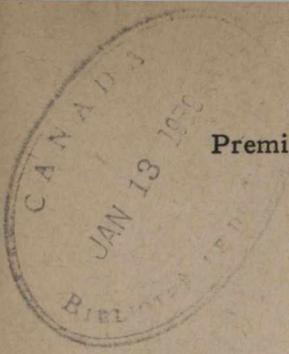
J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER, DES LIGNES AERIENNES
1958 ET DE LA MARINE MARCHANDE.
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM







CHAMBRE DES COMMUNES
Première session de la vingt-quatrième législature
1958

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

comprenant

LES RAPPORTS À LA CHAMBRE

SÉANCES DU LUNDI 14 JUILLET ET
DU MARDI 15 JUILLET 1958

Rapport annuel de 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada et Budgets des dépenses de 1958;

Rapport annuel de 1957 et Budget des dépenses de 1958 de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*;

Rapport annuel de 1957 du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada;

Rapport au Parlement par les vérificateurs Geo. A. Touche & Co.;

Budget principal des dépenses de 1958-1959 (postes 431, 432, 442 et 443), et le poste 635 du Budget supplémentaire.

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., M. S. F. Dingle et M. R. D. Armstrong des chemins de fer Nationaux du Canada; M. J. A. Wilson et M. J. W. Beech de la société George A. Touche & Company.

(Les procès-verbaux et témoignages relatifs à Air-Canada figurent au fascicule 2)

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

60681-4-1

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE
que l'État possède, exploite et contrôle

Président: W. Earl Rowe

Vice-président: Yvon R. Tassé

et MM.

Bourbonnais	Fisher	Mitchell
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Fraser	Monteith (<i>Verdun</i>)
Broome	Grills	Pascoe
Carter	Gundlock	Robichaud
Chevrier	Hardie	Robinson
Chown	Kennedy	Rynard
Creaghan	Loiselle	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Drysdale	Martini	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)

Chef adjoint de la division des comités,
Antonio Plouffe.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES
MERCREDI 9 juillet 1958.

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; 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 Messieurs Bourbonnais, Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Gundlock, Hardie, Kennedy, Loiselle, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robichaud, Robinson, Rowe, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.

MERCREDI 9 juillet 1958.

Il est ordonné,—Que les rapports annuels de 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et le rapport fait au Parlement par les vérificateurs au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année 1957, déposés le 22 mai 1958; que le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1958, déposé le 2 juin 1958, le rapport annuel de 1957 d'Air-Canada et le rapport fait au Parlement par les vérificateurs au sujet d'Air-Canada pour l'année 1957, déposés le 23 mai 1958, et le budget d'Air-Canada pour 1958, déposé le 31 janvier 1958, soient renvoyés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que possède ou contrôle le gouvernement; et que les postes numéros 431—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, 432—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, 442—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 443—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, qui figurent au budget principal des dépenses de 1958-1959, ainsi que le poste numéro 635—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, qui figure au budget supplémentaire des dépenses de 1958-1959, soient retirés du comité des subsides et renvoyés au Comité susmentionné, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics.

VENDREDI 11 juillet 1958.

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.

Il est ordonné,—Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue.

LUNDI 14 juillet 1958.

Il est ordonné,—Que le budget révisé des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1958 ainsi que le budget d'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés aujourd'hui, soient renvoyés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que possède et contrôle le gouvernement.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

VENDREDI, 11 juillet 1958.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

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

Le président,
W. EARL ROWE.

Nota: Le rapport est agréé.

MERCREDI, 16 juillet 1958.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les postes suivants du budget des dépenses qui lui ont été référés le mercredi 9 juillet 1958:

Poste 431—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus;

Poste 432—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus;

Poste 442—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; et

Poste 443—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, compris dans le budget principal de 1958-1959, et le poste 635—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited* du budget supplémentaire 1958-1959.

Votre Comité en recommande l'adoption.

Le président,
W. EARL ROWE.

MERCREDI, 30 juillet 1958.

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 9, 11 et 14 juillet 1958, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1957, ainsi que les rapports des

vérificateurs au Parlement à cet égard, et qui ont été déposés le 22 mai 1958; le budget révisé des dépenses de premier établissement et d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1958, et qui a été déposé le 14 juillet 1958; le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1957 et le budget des dépenses d'exploitation et de premier établissement de la société pour 1958, ainsi que les rapports présentés par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Le Comité a tenu huit séances au cours desquelles il a entendu et étudié les dépositions de hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, ainsi que des représentants de *George A. Touche & Co., vérificateurs*.

3. Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1957 accuse au chapitre de l'exploitation des recettes de \$753,165,964 et des dépenses de \$734,556,041, soit des recettes nettes de \$18,609,923 provenant de l'exploitation des chemins de fer.

Cependant, compte tenu des impôts, loyer, autres revenus et charges fixes, l'exploitation pour l'année s'est soldée par un déficit de \$29,572,541, au regard d'un excédent de \$26,076,951, pour l'année 1956. Ce fléchissement est attribué à la diminution du trafic et à l'augmentation des salaires et du coût du matériel. Cependant, le Comité a constaté qu'en dépit du déclin du tarif survenu en 1957, le National-Canadien continue à améliorer et à perfectionner son outillage, ses installations, ses méthodes et ses techniques.

4. Le Comité a noté qu'en 1957, le réseau du National-Canadien a ajouté trois nouvelles lignes ferroviaires distinctes à son réseau, ouvrant ainsi de nouvelles régions du Canada à la colonisation et à la mise en valeur. Dans Québec, une ligne de 161 milles allant de Beattyville à Chibougamau, a été officiellement inaugurée en novembre; les travaux avancent sur la ligne de 133 milles allant de Saint-Félicien au lac Caché et devant se rattacher à l'embranchement Beattyville-Chibougamau. Au Nouveau-Brunswick, on a aménagé une ligne de 23 milles entre Bartibog et l'entreprise d'extraction de métaux vils à Heath Steele. Au Manitoba, le national-Canadien s'est chargé d'exploiter un nouvel embranchement de 31 milles allant de Sipiwesk sur la ligne de la baie d'Hudson jusqu'à l'entreprise de l'*International Nickel Company* à Thompson.

5. Le Comité a aussi fait état des progrès réalisés pendant l'année relativement au programme à long terme de la compagnie portant aménagement de nouvelles cours de triage automatique aux principaux points d'importance stratégique, dans les régions de l'Atlantique, du Centre et de l'Ouest.

6. Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1957 accuse un déficit net de \$648,849.80, comparativement à l'excédent de \$23,280.72 pour 1956. Les opérations de la compagnie ont été entravées en 1957 par la grève déclarée par le Syndicat international des gens de mer le 4 juillet et qui n'avait pas encore été réglée à la fin de l'année. Par suite de cette grève, le nombre des voyages effectués par les navires de la compagnie est tombé de 54 (qu'il était l'année dernière), à 33.

7. On a aussi communiqué au Comité la décision qui a été prise d'abandonner le service, de vendre les biens de la compagnie et de liquider toutes ses affaires.

8. Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1957 révèle un excédent net de \$404,674, déduction faite des frais de dépréciation de \$6,819,160 et de \$1,690,819 représentant l'intérêt du capital placé dans l'entreprise. C'est la septième année consécutive où la société fait rapport d'une exploitation profitable.

9. Le Comité a noté avec beaucoup d'intérêt qu'on avait été fidèle en 1957 au programme de remplacement des avions actuels par des turboréacteurs, programme qui devrait, en 1961, permettre à Air-Canada de se ranger parmi les lignes aériennes internationales à ne mettre en service que des turboréacteurs. A cette fin quatorze nouveaux appareils *Viscount* ont été mis en service et six DC-3, désaffectés. Le Comité a constaté que conformément à son programme, la société avait en 1957 augmenté sa capacité de 20 p. 100 par rapport au relèvement de 15 p. 100 survenu dans le trafic transporté. Cette mesure, en réduisant la charge moyenne des avions de 73.1 p. 100 qu'elle était en 1956, à 70.7 p. 100 en 1957, a sensiblement accru l'aptitude de la société à répondre aux exigences du trafic pendant les périodes de pointe. Le Comité a aussi appris qu'à la fin de l'année la société avait placé des commandes pour 19 avions *Viscount*, 6 turboréacteurs long-courriers DC-8 et 20 turbopropulseurs moyen-courriers *Vanguard*, ce qui, y compris les pièces de rechange, représente un engagement de capital de l'ordre de \$118,000,000, à l'exclusion des arrhes déjà versées.

10. Le Comité a adopté les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, ainsi que leurs budgets respectifs de dépenses de premier établissement et d'exploitation pour 1958. Le Comité a aussi approuvé le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard. Il a aussi approuvé le rapport annuel pour 1957 de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, ainsi que le rapport des vérificateurs à cet égard.

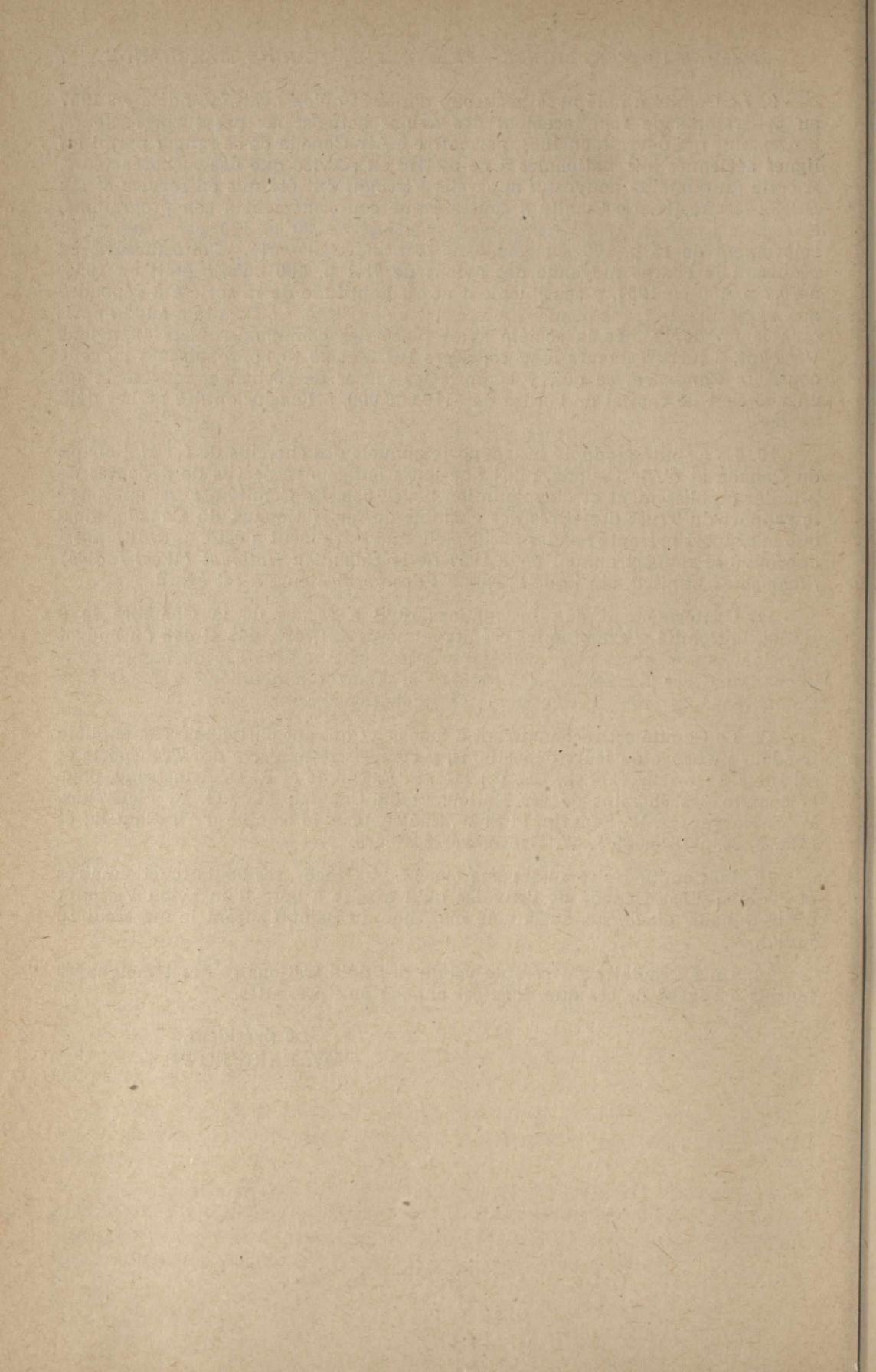
11. Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre le 9 juillet, le Comité a examiné les crédits numéros 431, 432, 442 et 443 du budget principal des dépenses pour 1958-1959 et le crédit numéro 635 du budget supplémentaire des dépenses pour 1958-1959. Dans son deuxième rapport à la Chambre, le Comité a recommandé l'approbation desdits crédits.

12. Le Comité est reconnaissant à tous ceux qui ont participé à son enquête par leur présence ou leurs dépositions, y compris le ministre des Transports et M. Donald Gordon, C.M.G., LL. D.; MM. S. F. Dingle et R. D. Armstrong, pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada; MM. G. R. McGregor, W. S. Harvey, H. W. Seagrim et S. W. Sadler, pour le compte d'Air-Canada; et MM. J. A. Wilson et J. W. Beech, vérificateurs.

13. Le Comité désire aussi remercier M. McGregor, ses hauts fonctionnaires et l'équipe d'Air-Canada de l'envolée qu'il a faite à bord d'un avion *Viscount* d'Air-Canada, au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent le mercredi 16 juillet.

14. Un exemplaire du compte rendu des délibérations et des témoignages fournis à l'égard de ces questions est annexé aux présentes.

Le président,
W. EARL ROWE.



PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 11 juillet 1958

(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 à 10 heures et demie du matin.

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Chown, Fisher, Grills, Gundlock, Hardie, Loisselle, Martini, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Rynard et Smith (*Calgary-Sud*).—(15)

En présence du secrétaire du Comité, sur proposition de M. Broome, appuyé par M. Martini, et comme il n'y a pas d'autres propositions, l'honorable W. Earl Rowe est élu président.

M. Rowe remercie le Comité de l'honneur qui lui est fait et aborde les questions préliminaires.

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

Il est décidé—Que M. Tassé soit élu vice-président.

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

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

Sur proposition de M. Pascoe, appuyé par M. Martini,

Il est décidé—Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur proposition de M. Martini, appuyé par M. Smith,

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

Après avoir discuté des heures les plus convenables pour les réunions du Comité qui commenceront le lundi 14 juillet, sur proposition de M. Broome, appuyé par M. Fisher,

Il est décidé—Que le Comité soit convoqué à 9 heures et demie du matin.

Le président rappelle aux membres que le Comité a l'habitude de siéger trois fois par jour tant que toutes ses affaires ne sont pas terminées. Les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada assisteront à toutes ces séances. D'habitude on commence par le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président mentionne brièvement une lettre reçue du président d'Air-Canada, dans laquelle ce dernier invite les membres du Comité à faire une envolée spéciale le plus tôt possible au-dessus de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent.

Sur proposition de M. Rynard, le Comité s'ajourne jusqu'au lundi 14 juillet à 9 heures et demie du matin.

LUNDI 14 juillet 1958

(2)

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

Présents: MM. Broome, Carter, Chevrier, Creaghan, Fisher, Grills, Gundlock, Hardie, Kennedy, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robichaud, Robinson, Rowe, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(19).

Aussi présents: L'honorable George H. Hees, ministre des Transports; MM. Donald Gordon, S. F. Dingle et R. D. Armstrong, respectivement président et directeur général, vice-président (Exploitation) et vice-président (Comptabilité et finance) des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président mentionne les Ordres de renvoi du mercredi 9 juillet, qui sont reçus sans qu'on en fasse la lecture.

Le Comité étudie ensuite le rapport annuel de 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Donald Gordon est appelé. Il donne lecture du rapport annuel et fait un exposé du budget révisé de 1958 (établissement et exploitation).

Il répond aux questions posées, assisté de MM. Dingle et Armstrong.

Avant l'ajournement, M. Chevrier demande si M. Gordon voudrait bien expliquer le différend ouvrier relatif aux syndicats de cheminots sédentaires. M. Gordon s'engage à donner la réponse à la prochaine séance.

A midi et demi, le Comité suspend la séance jusqu'à trois heures et demie de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité se réunit de nouveau à 5 heures et demie, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Carter, Creaghan, Fisher, Fraser, Martini, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(13).

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

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

M. Donald Gordon donne les réponses aux questions posées antérieurement. On continue de l'interroger.

A six heures, la séance est suspendue jusqu'à huit heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

(4)

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

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Carter, Chown, Creaghan, Fisher, Fraser, Grills, Gundlock, Kennedy, Loiselle, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robichaud, Rowe, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(20).

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

On continue l'interrogatoire de M. Gordon.

En réponse à la question posée par M. Broome, le témoin résume et explique les arrangements conclus par la direction relativement à l'hôtel Reine Elizabeth. Il s'engage à déposer certains chiffres au sujet de l'exploitation des hôtels du National-Canadien. (*Voir Annexe 1*).

Sur proposition de M. Broome, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*), le rapport annuel de 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada est approuvé.

A 10 h. 45 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 15 juillet à 9 heures et demie du matin.

MARDI 15 juillet 1958

(5)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande exploités et contrôlés par le gouvernement se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Fisher, Fraser, Grills, Gundlock, Hardie, Kennedy, Loiselle, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(23).

Aussi présents: L'honorable George H. Hees, ministre des Transports; MM. Donald Gordon, S. F. Dingle et R. D. Armstrong, respectivement président et directeur général, vice président (Exploitation) et vice-président (Comptabilité et finance) des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité étudie les budgets d'établissement et d'exploitation révisés des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1958, déposés à la Chambre le 14 juillet.

M. Donald Gordon est rappelé.

Du consentement unanime de tous ses membres, le Comité revient à l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et M. Gordon donne lecture d'un exposé supplémentaire sur la diésélisation. On continue de l'interroger.

M. Gordon fait un exposé préliminaire du budget.

On interroge M. Gordon sur les signaux de sécurité et sur les appareils de protection aux passages à niveau. Au cours de son interrogatoire, il fait un exposé spécifique au sujet de la comptabilité de dépréciation sur les locomotives à vapeur.

Sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), avec l'appui de M. Chevrier, ledit budget de 1958 est approuvé.

Le Comité entreprend ensuite l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. Gordon donne lecture du rapport et il est interrogé tout particulièrement sur l'immatriculation et la vente de certains navires.

M. Martini propose, avec l'appui de M. Chown, que ledit rapport annuel soit approuvé.

M. Gordon donne ensuite lecture du budget de 1958, et, sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), appuyé par M. Martini, ledit budget est approuvé.

Le Comité entreprend ensuite l'étude du rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Le rapport est approuvé sur la proposition de M. Kennedy, appuyé par M. Tassé.

Le Comité étudie ensuite le rapport des vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. J. A. Wilson de la société George A. Touche & Co. est appelé. Il est assisté de M. J. W. Beech. M. Wilson fait un exposé de la comptabilité de dépréciation. Le rapport des vérificateurs est approuvé sur la proposition de M. Martini, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*).

Au nom du Comité, le président remercie MM. Gordon, Dingle et Armstrong de leurs excellents témoignages. Il remercie aussi les autres fonctionnaires du National-Canadian de l'empressement qu'ils ont mis à répondre aux questions posées.

Il est convenu d'étudier lors de la séance de l'après-midi les crédits du Budget des dépenses déferés au Comité.

A 12 h. 40, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures et demie de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

La séance est reprise à trois heures et demie sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Fisher, Fraser, Gundlock, Kennedy, Loiselle, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robichaud, Rowe, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé. (21)

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

Le Comité étudie les crédits nos 431, 432, 442 et 443 du Budget principal des dépenses de 1958-1959 et le crédit n° 635 du Budget supplémentaire de 1958-1959. Il est convenu de recommander leur adoption à la Chambre.

Sur la proposition de M. Chown, appuyé par M. Pascoe, l'interrogatoire de M. Gordon est terminé et il se retire.

Le Comité procède ensuite à l'examen du rapport annuel d'Air-Canada, dont le compte rendu apparaît au fascicule 2.

MARDI 29 juillet 1958.

(8)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 heures à huis clos, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe, pour discuter son troisième rapport à la Chambre.

Présents: MM. Bourbonnais, Carter, Drysdale, Martini, Mitchell, Robichaud, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.—(10)

Le président dépose des exemplaires d'un projet de rapport afin que le Comité l'étudie.

Après une brève discussion, sur la proposition de M. Robichaud, appuyé par M. Robinson, ledit projet de rapport est approuvé.

Il est ordonné.—Que le président présente le projet de rapport comme troisième rapport du Comité à la Chambre.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation.

Le chef adjoint de la division des comités,
Antonio Plouffe.

Annexe 1

Canadian National Hotels Limited
État des profits et pertes
des hôtels exploités par les chemins
de fer,
année terminée le 31 décembre
1957

Bessborough	\$	(62,482)
Charlottetown		(30,778)
Château Laurier		182,882
Fort Garry		20,969
Jasper Park Lodge		85,671
Macdonald		470,770
Newfoundland		129,129
Nova Scotian		69,496

TÉMOIGNAGES

LUNDI 14 juillet 1958
9 heures et demie du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Nous commencerons donc sans autres préliminaires.

Voulez-vous que le président, M. Gordon, donne lecture du rapport en entier avant que vous posiez des questions, ou bien le Comité préfère-t-il poser des questions au fur et à mesure de la lecture du rapport? A mon sens, il serait préférable que M. Gordon fasse la lecture complète du rapport. Cela est-il satisfaisant?

M. Gordon vous présentera ses associés.

M. CHEVRIER: Le président doit-il faire un bref exposé avant de lire le rapport? Je crois que cela s'est fait dans le passé.

M. DONALD GORDON (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Je n'avais pas l'intention de faire un exposé de ce genre. Je crois qu'il serait mieux de lire d'abord le rapport en entier et d'en faire ensuite une étude détaillée.

Monsieur le président, je voudrais tout d'abord présenter aux membres du Comité M. S. F. Dingle, vice-président en charge de l'exploitation, et M. R. D. Armstrong, vice-président en charge de la comptabilité et des finances. Ces messieurs m'aideront à répondre à vos questions.

Je vais commencer à lire le rapport que vous avez en main. Puis-je proposer que nous considérions la lettre qui l'accompagnait comme si elle était lue?

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL le 1^{er} mars 1958

DONALD GORDON
président et directeur général

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 financière 1957.

En septembre 1957, l'Honorable H. J. Symington, C.M.G., C.R., qui, depuis 1936, était l'un des membres les plus éminents du Conseil, a résigné ses fonctions. En vertu du décret du conseil n° 1251, M. Edward W. Bickle, de Toronto, lui a succédé à compter du 1^{er} octobre.

La Direction rend hommage au dévouement de tout le personnel du Réseau.

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

(Signature) D. Gordon

Le rapport annuel débute ainsi qu'il suit:

L'année 1957 a été défavorable aux Chemins de fer Nationaux du Canada du point de vue financier. En dépit des importantes améliorations apportées tant aux installations qu'à l'exploitation, la baisse du trafic ferroviaire, le relèvement des salaires et la hausse du coût des matériaux se sont conjugués pour produire un déficit de 29.6 millions de dollars.

Le tableau suivant résume le bilan de 1957 et ceux des années qui ont suivi l'adoption en 1952, de la loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada:

Monsieur le président, pourrions-nous considérer le tableau qui apparaît ici comme lu? Vous noterez que la colonne de 1957 accuse un déficit global pour l'année de 29.6 millions de dollars.

	1957	1956	1955	1954	1953	1952
	(en millions de dollars)					
Recettes d'exploitation	\$753.2	\$774.8	\$683.1	\$640.6	\$696.6	\$675.2
Dépenses d'exploitation	734.6	703.3	629.0	626.4	659.0	634.8
Recettes nettes d'exploitation	18.6	71.5	54.1	14.2	37.6	40.4
Impôts et locations, moins autres revenus	11.2	13.6	10.4	10.5	8.0	14.9
Applicable aux charges fixes	7.4	57.9	43.7	3.7	29.6	25.5
Charges fixes	37.0	31.8	33.0	32.5	29.4	25.4
Excédent ou <i>déficit</i>	\$ 29.6	\$ 26.1	\$ 10.7	\$ 28.8	\$ 0.2	\$ 0.1

Ces données reflètent non seulement les fluctuations du volume des affaires mais aussi l'influence défavorable de la disproportion croissante entre, d'une part, l'augmentation des salaires et du prix des matériaux et, de l'autre, la hausse du tarif marchandises. Si, pour exprimer les résultats de 1957, on se fondait par exemple sur les recettes moyennes par tonne-mille, les prix moyens et la rémunération moyenne à l'heure de 1951, le National-Canadien disposerait d'un excédent de près de 30 millions de dollars. C'est ce qu'illustre le tableau de la page suivante.

TRAFIC ET RECETTES

Marchandises

Le volume du trafic-marchandises, calculé en tonnes-milles de trafic commercial, a diminué de 12.5 p. 100 en 1957; mais les recettes en résultant ont subi une baisse moindre grâce à une augmentation des recettes moyennes par tonne-mille.

Les recettes marchandises, représentant près des quatre cinquièmes des recettes totales d'exploitation, ont diminué de 4.2 p. 100, soit 25.5 millions, et ont été de \$587.3 millions. Les recettes provenant des autres postes marchandises (voir page 32) sont tombées à \$17.6 millions, soit une baisse de 7.6 p. 100.

Le nombre de tonnes transportées et la distance moyenne, c'est-à-dire les deux facteurs qui donnent les tonnes-milles, ont baissé. En 1957, les Chemins de fer Nationaux ont transporté 88.9 millions de tonnes contre 99.0 millions en 1956; d'autre part, la distance moyenne parcourue est tombée à 413 milles alors qu'elle était de 423 milles l'année précédente.

Ces baisses se sont surtout manifestées dans le transport des marchandises en vrac à tarif peu élevé. Cette nouvelle répartition, concurremment à la légère hausse des taux, a provoqué une augmentation dans la recette moyenne par tonne-mille, passée de 1.461c. en 1956 à 1.601c. en 1957.

Une augmentation générale de tarif de 11 p. 100 a été accordée par la Commission des transports le 1^{er} janvier 1957, remplaçant l'augmentation provisoire de 7 p. 100 accordée en juin 1956. Les chemins de fer avaient réclamé une hausse de 15 p. 100 en mai 1956.

En août 1957, les chemins de fer ont demandé une autre augmentation de 10 p. 100 sur les tarifs en vigueur. Par la suite, la Commission des transports a approuvé une majoration de 3.6 p. 100 applicable à partir du 15 janvier 1958; mais, à la requête de huit provinces, sa mise en vigueur a été retardée en attendant la décision du Gouverneur en conseil.

Le Gouvernement a modifié la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de façon à relever de 20 à 30 p. 100 les subventions qu'elle accorde pour toutes les marchandises provenant des provinces Maritimes et destinées aux autres régions du Canada. Les réductions de tarif correspondantes, au profit des expéditeurs, sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 1957 et n'ont pas directement influé sur les recettes du chemin de fer.

Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une augmentation générale de 4 à 7 p. 100, à partir du 26 août 1957, partout dans le pays. Les tarifs internationaux entre le Canada et les États-Unis ont été augmentés dans la même proportion sauf les tarifs de classe, augmentés, eux, de 14 p. 100.

Les tarifs spéciaux pour wagons complets, destinés à inciter les expéditeurs à utiliser au maximum les wagons, ont été étendus en 1957 à un grand nombre de denrées sur la plupart des trajets importants de l'Ouest.

Depuis octobre, les Chemins de fer Nationaux assurent un service rail-route entre Montréal et Toronto, qui permet de transporter sur wagons plats les remorques routières étrangères au National-Canadien. D'autre part, le National-Canadien a continué à utiliser ses propres remorques rail-route.

Voyageurs

Pour la troisième année consécutive, les recettes voyageurs ont augmenté. Alors que le nombre total des voyageurs a baissé de 16.0 millions en 1956 à 13.9 millions en 1957, les recettes ont augmenté de 2.1 p. 100, soit \$46.8 millions. Cette augmentation est due à la hausse des tarifs voyageurs et à l'accroissement de la distance moyenne parcourue par voyageur, passée de 94 milles à 108 milles. La recette par voyageur-mille s'est élevée de 3.05c. à 3.12c.

Le nombre des voyageurs de banlieue est tombé à 5.2 millions en 1957, soit une baisse de 11.1 p. 100. Les voyageurs de banlieue représentent 37.4 p. 100 du nombre total de voyageurs transportés et 3.0 p. 100 des recettes.

En 1957, le National-Canadien a transporté 95,500 immigrants depuis les ports de l'Atlantique; ce qui signifie 234 trains spéciaux et un grand nombre de trains dédoublés.

Les recettes provenant des autres services de voyageurs, y compris les wagons-lits, les wagons-salons, les wagons-restaurants et les wagons-buffets, ont augmenté de \$663,000 pour atteindre le chiffre de \$11.2 millions.

Des augmentations de 10 p. 100 dans les tarifs de première classe et de 5 p. 100 dans les tarifs de voitures ordinaires ont été accordées et mises en vigueur sur certaines lignes canadiennes à partir du 1^{er} septembre. Les tarifs des wagons-salons et des compartiments à deux lits ont aussi été relevés dans le courant de l'année.

Et pour clore la série d'augmentations que la Commission des transports a accordées en 1955, les tarifs de banlieue ont été partout augmentés, le 1^{er} mai 1957, de 25 p. 100 par rapport à 1950.

Pour augmenter le trafic-voyageur, on a continué de mettre l'accent sur les avantages que présentent les billets de famille, les billets d'excursion et les voyages organisés.

Messageries

Les recettes des Messageries ont été de \$42.2 millions, soit une baisse par rapport à l'année record qu'était 1956. La hausse des tarifs dans les diverses catégories n'a pas compensé la baisse du tonnage.

Communications

Les recettes des communications du National-Canadien ont atteint un nouveau sommet de \$20.7 millions, soit 4.4 p. 100 de plus que le sommet de 1956. Malgré un nombre moindre de communication, 12.3 millions contre 12.9 en 1956, les tarifs plus élevés, y compris le nouveau tarif canadien entré en vigueur le 16 octobre, ont contribué à la stabilité des recettes. Les recettes autres que celles des communications proprement dites, installations privées, location de matériel, services de radio et de télévision, ont augmenté de façon marquée.

Autres sources de revenus

Les recettes postales ont atteint le chiffre de \$10.5 millions, soit une hausse de 12.8 p. 100, qui découle du relèvement des tarifs afférents. En mars 1957, une majoration provisoire de 7 p. 100 du tarif applicable aux Postes canadiennes, a été autorisée, avec effet rétroactif au 3 juillet 1956. Une autre majoration de 4 p. 100, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1957, a été accordée aux chemins de fer.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses totales d'exploitation du chemin de fer pour 1957 s'élèvent à \$734.6 millions, soit une augmentation de \$31.3 millions. Les facteurs les plus importants ont été les augmentations de salaires, la hausse du prix des matériaux (\$31.8 millions) et les frais d'amortissement plus élevés.

Les frais d'entretien des voies ont augmenté de \$13.4 millions, soit de 9.5 p. 100 en 1957. Environ un tiers de ce montant a été affecté à un vaste programme d'amélioration de la ligne principale dans la région Ouest.

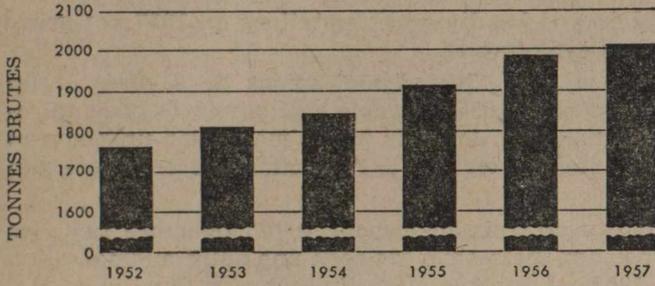
Bien que la quantité de travail consacrée à l'entretien du matériel ait été moindre que l'année précédente, les dépenses se sont élevées de 19.7 millions, soit de 13.9 p. 100. Cette élévation est due à l'augmentation des salaires, du prix des matériaux et des frais d'amortissement, y compris le montant supplémentaire de \$7.5 millions pour l'amortissement des locomotives à vapeur.

Les dépenses de transport, compte tenu des augmentations de salaires et du prix des matériaux, soit \$16.2 millions, ont baissé de \$3.8 millions en 1957. Cette baisse s'explique par la diminution du tonnage transporté.

Rendement des trains de marchandises

L'amélioration constante de l'exploitation se traduit par des trains de marchandises . . .

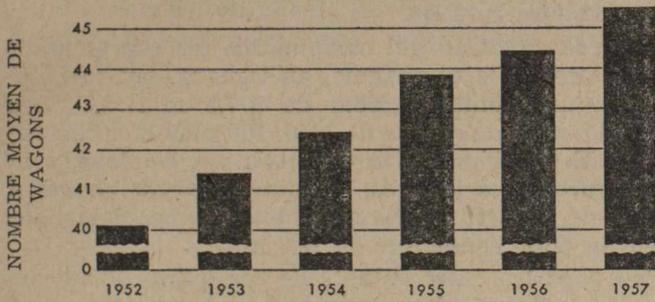
plus lourdement chargés



TONNAGE BRUT MOYEN (EN TONNES)

1952	1,771
1953	1,815
1954	1,848
1955	1,915
1956	1,980
1957	2,010

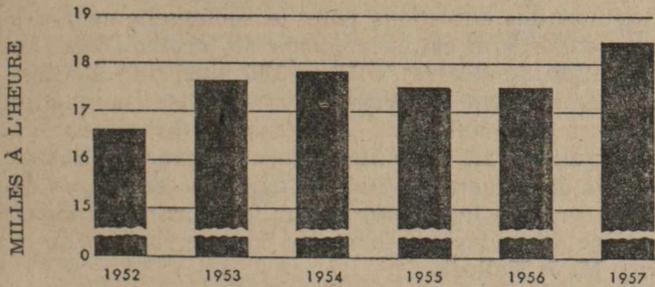
plus longs



NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN

1952	40.1
1953	41.4
1954	42.4
1955	43.8
1956	44.4
1957	45.5

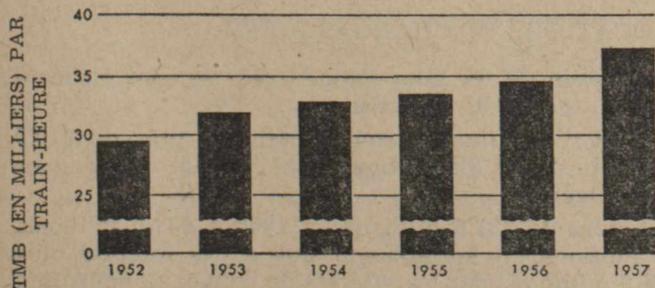
plus rapides



VITESSE MOYENNE PAR TRAIN (M/H)

1952	16.6
1953	17.6
1954	17.8
1955	17.5
1956	17.5
1957	18.4

et, partant, par un meilleur rendement



TONNES-MILLES BRUTES PAR TRAIN-HEURE

1952	29,309
1953	31,980
1954	32,841
1955	33,597
1956	34,742
1957	37,017

Salaires

Les salaires versés, de loin le chapitre le plus important des dépenses du chemin de fer, se sont élevés en 1957 à \$427.8 millions, soit 58.2 p. 100 des dépenses totales d'exploitation. Si l'on y inclut les pensions et les indemnités versées par la Caisse de Prévoyance, les montants payés représentent 63.7 p. 100 des dépenses pour 1957.

Les augmentations de salaires et les diverses prestations en 1957 ont grevé de \$22.5 millions les dépenses d'exploitation.

En vertu d'accords signés en 1956, les augmentations de salaires et les avantages sociaux se sont adressés en 1957 à la fois aux employés sédentaires et aux roulants des lignes canadiennes. A partir du 1^{er} mars 1958 un nouveau régime de sécurité sociale est entré en vigueur à l'intention des employés non syndiqués et des cadres.

Selon les termes d'un contrat de trois ans conclu le 1^{er} novembre 1956, les employés sédentaires des lignes des États-Unis ont reçu une autre augmentation de salaire de 7c. l'heure en 1957. La même augmentation s'est appliquée aux employés roulants. Les sédentaires et les roulants ont reçu aussi un rajustement de vie chère de 8c. l'heure pendant l'année. Les ententes prévoient une nouvelle augmentation de salaire de 7c. l'heure en 1958.

Le 12 novembre 1957, quinze syndicats de chemins de fer représentant environ 77,000 employés sédentaire de la compagnie, au Canada, ont formulé diverses demandes représentant un montant global de \$77.5 millions. Les demandes comprenaient une majoration de salaire de 11 p. 100 plus 17c. l'heure; une quote-part patronale de \$8.50 supplémentaire par mois par employé, à la Caisse de Prévoyance; des vacances plus longues; un autre jour de congé et l'établissement d'une indemnité de départ. Le montant total de ces demandes s'élèverait à \$113 millions par an pour l'ensemble du réseau.

Des entretiens ont eu lieu avec les représentants de ces quinze syndicats en novembre 1957 et ont pris fin le 2 décembre après que les syndicats eurent demandé la création d'une commission d'arbitrage. Une commission fédérale d'arbitrage a été créée au début de 1958.

Le 20 février 1958, ont débuté des entretiens pour le renouvellement des contrats avec la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives. Le syndicat demande une augmentation de salaire de 18 p. 100 ainsi que d'autres avantages dont les conséquences seraient de grever les dépenses annuelles d'exploitation de la compagnie de 6.8 millions. Auparavant, la compagnie avait fait savoir au syndicat qu'elle avait l'intention de conserver sa liberté d'action pour l'affectation de chauffeurs aux Diesel de triage et de trains de marchandises. Les réunions ont pris fin le 25 février sur le refus du syndicat d'aborder la question à la lumière des principes formulés dans le rapport de la commission royale présidée par M. J. Kellock.

Les accords avec les syndicats des autres employés roulants seront à renouveler dans le cours du printemps 1958.

IMPÔTS, LOCATIONS ET CHARGES FIXES

Les impôts payés par le chemin de fer pour l'année 1957 se sont élevés à \$16.6 millions soit une augmentation de \$1.8 million.

Les locations de matériel et d'installations sont passées de près de \$10.0 millions à \$4.1 millions, par suite d'une diminution dans l'emploi des wagons de marchandises des lignes étrangères.

Les charges fixes sont passées de \$31.8 millions en 1956 à \$37.0 millions. Cette augmentation de \$5.2 millions est entièrement due à des intérêts plus élevés, dont un montant de \$4.0 millions pour les intérêts de nouveaux emprunts

s'élevant à \$197.1 millions en 1957; la différence correspond à peu près aux intérêts afférents aux emprunts de 1956. Le remboursement de \$73.3 millions de titres détenus par le public a permis une légère économie vu la différence d'intérêt.

AUTRES REVENUS

Les autres revenus, une fois les déductions faites selon les détails donnés page 30, ont diminué de 1.46 p. 100 pour s'établir à 9.4 millions. Cette diminution est partiellement attribuable à des profits moindres sur la vente de terrains et à l'impossibilité dans laquelle se trouvait la *Northern Alberta Railways* de payer les intérêts et les dividendes aux sociétés mères.

Exploitation des hôtels

Les revenus nets de la *Canadian National Hotels Ltd.* se sont chiffrés à \$1.6 million, y compris les amortissements. Ce montant, à peu près le même qu'en 1956, ne comprend pas l'intérêt à prévoir sur le capital. Les recettes plus élevées provenant des congrès et des touristes ont compensé l'augmentation des salaires et du prix des matériaux.

Le nombre de clients de l'hôtel de Jasper, ainsi que ceux des 7 hôtels ouverts à l'année, s'est élevé à 643,176, soit un peu plus qu'en 1956.

NOUVELLES RÉALISATIONS

En dépit du ralentissement du trafic en 1957, le National-Canadien a continué à améliorer son matériel, à moderniser ses installations et à simplifier ses méthodes.

Signalons, entre autres, plusieurs nouvelles lignes importantes pour le transport du minerai et des autres ressources naturelles; de nouveaux services de marchandises et de voyageurs; des trains de marchandises plus longs, plus rapides et plus lourds et des méthodes d'exploitation et d'administration plus rationnelles.

Bon nombre de ces améliorations ont nécessité des placements de capitaux sur une grande échelle dont les détails sont donnés page 36. On trouvera l'inventaire complet du matériel ferroviaire pages 43 et 44.

Nouvelles lignes

En 1957 trois lignes sont venues s'ajouter au réseau du National-Canadien, ouvrant ainsi de nouvelles régions au peuplement et à la mise en valeur. Dans le Québec, une ligne de 161 milles, inaugurée en novembre, part de Beattyville pour rejoindre Chibougamau. Entre Saint-Félicien et le lac Caché se poursuit la construction d'un autre tronçon de 133 milles. Au lac Caché les deux tronçons se réuniront. Au Nouveau-Brunswick, une ligne de 23 milles a été ouverte entre Bartibog et les gîtes de métaux communs de Heath Steele. Au Manitoba, les Chemins de fer nationaux ont entrepris l'exploitation d'une nouvelle ligne de 31 milles allant de Sipiwesk sur la baie d'Hudson, à Thompson, où se trouve la mine de l'*International Nickel Company*.

Un autre embranchement partant du lac Optic, dans la subdivision de Sherridon, et se rendant au lac Chisel, au Manitoba, soit 52 milles, en est encore au stade des levés sur le terrain.

Pour l'industrie, on a construit au cours de l'année 352 embranchements, antennes et voies d'évitement, représentant 73 milles de voies nouvelles.

Voies

La réalisation d'un vaste programme de remplacement des rails, le deuxième en importance depuis 30 ans, s'est terminé par la pose de 804 milles de rails neufs en 1957. Une partie des rails anciens ont été réutilisés sur 308 milles de voies secondaires. Dans la région de l'Ouest, le programme de rénovation de la ligne principale (à couvrir en six ans) est entré dans sa deuxième année et procède au rythme prévu.

Dans l'ensemble du Réseau, 3.5 millions de traverses ont été posées.

On a poursuivi d'autre part le prolongement des voies d'évitement afin de pouvoir utiliser des trains plus longs. Avec 1958, tous les évitements entre Montréal et Winnipeg pourront accommoder des trains de 100 wagons et ceux de Winnipeg à Edmonton, des trains de 117 wagons.

La mécanisation de l'entretien des voies a été accélérée avec l'achat de 284 appareils spéciaux.

Signaux

La généralisation de la Commande Centralisée de la Circulation en est au stade des réalisations techniques sur plus de 4,000 milles de la voie principale transcontinentale. En 1957, les installations de CCC ont été achevées sur 17.5 milles du *Grand Trunk Western* entre Flint et Port-Huron (Michigan) et aussi pour la zone est de Winnipeg.

Triages et centres ferroviaires

Le National-Canadien a poursuivi la réalisation d'un programme à long terme selon lequel la formation des convois sera regroupée sur un petit nombre de triages-clés. Le régalage du triage de la Côte-de-Liesse, à Montréal, s'est fait au rythme prévu. La préparation des plans des triages de Moncton et de Winnipeg, qui, comme le précédent, comprendront une butte et des rails-freins, a progressé: on en est à l'acquisition des terrains nécessaires. Ces trois triages à butte seront dotés des postes de commandement et des dispositifs de liaison les plus modernes.

Avec l'aide de spécialistes de l'extérieur, le National-Canadien procède à une étude approfondie des façons d'améliorer la manutention des marchandises à Toronto, centre ferroviaire particulièrement encombré.

Des études sont en cours en vue de l'aménagement de nouveaux triages à Corner-Brook et à Saint-Jean (Terre-Neuve).

Le National-Canadien a également travaillé à améliorer d'autres triages, ceux de Port-Mann (C.-B.), d'Edmonton (Alb.), de Sarnia (Ont.) de Joffre (P.Q.), d'Edmundston et de Saint-Jean (N.-B.), ainsi que ceux de Flint, de Pontiac et de Battle-Creek, sur le réseau du *Grand Trunk Western*.

Pour améliorer la manœuvre et l'acheminement des wagons, on a, d'une part, entrepris des études sur les méthodes de formation des convois et, de l'autre, perfectionné les liaisons entre les triages en établissant des communications directes par télécrypteur entre Montréal, Toronto, Winnipeg et certains autres centres.

Diésélisation

La diésélisation a progressé de façon satisfaisante durant l'année: on en est rendu au second stade de la réalisation du programme à long terme du National-Canadien, c'est-à-dire la diésélisation sur le plan régional. Cette seconde phase, qui a débuté en 1957, fait suite à un programme quinquennal qui visait à la diésélisation sur certains parcours et dans le cas de certains services seulement.

Au début, l'emploi sélectif des Diesel rendait possible l'utilisation maximum de ce matériel et il en est résulté des économies fort appréciables, en dépit de ce qu'il fallait assurer le fonctionnement des installations de réparations et d'entretien tant pour les locomotives à vapeur que pour les Diesel. L'étape suivante, la diésélisation par régions, ne peut être entreprise que si l'on peut tirer plein parti des économies qui découlent de l'élimination rationnelle des installations du secteur vapeur.

A la fin de l'année, on était en train de parachever le nouvel atelier de réparations courantes attendant au triage de la Côte-de-Liesse; on venait, d'autre part, de mettre en chantier une installation analogue, à Calder, dans la région d'Edmonton. Pour les grandes réparations, les ateliers de la traction de Moncton (N.-B.), de Pointe-Saint-Charles (Montréal) et de Battle-Creek (Mich.) se préparaient à la conversion vapeur-Diesel.

En 1957, la traction Diesel s'est étendue à 72.9 p. 100 du trafic-marchandises (exprimé en tonnes-milles brutes), à 81.6 p. 100 des locomotives-heures dans les triages et à 58.0 p. 100 des voitures-milles. A la fin de l'année, le National-Canadien utilisait sur son réseau 1,433 éléments Diesel.

Matériel roulant

Le National-Canadien a poursuivi l'amélioration de son matériel roulant par l'addition de nouveaux véhicules et par la rénovation et la modernisation de wagons de type ancien. Il a mis en service 6,439 wagons à marchandises neufs: compte tenu des désaffectations et des transformations, 4,155 wagons se sont effectivement ajoutés au parc du National-Canadien.

Le matériel neuf que les Chemins de fer Nationaux ont consacré au Service des marchandises depuis dix ans représente presque exactement 40 p. 100 du parc actuel.

Quant au matériel rattaché au Service des voyageurs, le National-Canadien a mis en service 89 éléments nouveaux en 1957: 14 autorails Diesel, dits "Railiners", cinq voitures-dînetes, 20 wagons à bagages et 50 wagons frigorifiques (grande vitesse).

Amélioration du service

L'horaire du Super Continental a été réduit d'une heure et quart, de Montréal vers l'ouest, et d'une heure et demie, de Toronto vers l'ouest. Le parcours de Vancouver vers Toronto et Montréal se fait maintenant en une demie-heure de moins.

Les horaires des trains de voyageurs sur les parcours Montréal-Toronto-Chicago, Halifax-Montréal et Halifax-Sydney ont également été améliorés.

Des autorails Railiners ont été mis en service sur les parcours suivants: Truro-Sydney, Moncton-Campbellton, Québec-Edmundston, Montréal-La Tuque, Montréal-Sherbrooke-Island-Pond, Regina-Saskatoon-Prince-Albert et Fort-France-Duluth. L'exploitation de ces lignes est de la sorte devenue plus économique et, dans la plupart des cas, l'horaire a été comprimé de façon appréciable.

Après avoir procédé à des études spéciales, le N.-C. a apporté diverses améliorations aux services ferroviaires et maritimes de Terre-Neuve. D'autres travaux qui exigeront des immobilisations ont été inscrits aux prévisions budgétaires.

Gare Centrale (Montréal)

Le National-Canadien a officiellement approuvé en août le programme d'ensemble de mise en valeur des 21 acres de terrain qui entourent la Gare Centrale à Montréal. Le plan directeur, conçu par la société *Webb & Knapp (Canada) Ltd.*, prévoit la construction d'un grate-ciel cruciforme de 40 étages

en bordure de la Place Ville-Marie. Il sera entouré d'un ensemble harmonisé où l'on trouvera, à différents niveaux, boutiques, restaurants, garages, entreprises de transport, bureaux, ainsi qu'une salle de spectacles.

Le 1^{er} janvier 1958, la *Place Ville-Marie Corporation*, filiale captive de la société *Webb & Knapp (Canada) Ltd.*, a loué à bail 5.9 acres de terrain. Le contrat l'oblige à terminer d'ici cinq ans la majeure partie des travaux.

On a également poursuivi en 1957 l'élaboration des plans du nouveau siège social du N.-C. qui s'élèvera sur le terrain de la gare.

Hôtels

Le Reine Elisabeth à Montréal était à peu près terminé à la fin de 1957, l'inauguration devant avoir lieu en 1958 à la mi-avril. L'immense hôtel, qui compte 21 étages et 1,216 chambres, attirera à Montréal des milliers de visiteurs, et abritera nombre de congrès.

L'addition d'une aile de 165 chambres au *Nova Scotian* d'Halifax a également été à l'étude durant l'année.

Communications

Les communications commerciales continuant de s'intensifier en 1957, il a fallu donner une ampleur nouvelle aux services de télécommunications du National-Canadien. La longueur des circuits de télégraphe a augmenté de 21 p. 100 passant à 610,724 milles, et celles des circuits téléphoniques, de 38 p. 100 passant à 142,303 milles.

Les installations micro-ondes que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien exploitent conjointement pour le compte de la télévision d'État ont été prolongées de Québec à Jonquière et à Rimouski en 1957. Des études préliminaires ont été faites en vue d'étendre le même réseau jusqu'à Trois-Rivières (P.Q.). Les stations-relais que le N.-C. utilisera pour transmettre par micro-ondes les émissions de télévision et assurer d'autres communications entre Sydney (N.-É.) et Saint-Jean (T.-N.) ont été mises en chantier.

Le service "Telex", que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont établi conjointement en 1956 pour relier le Canada et divers pays d'outre-mer, a été étendu en 1957 aux communications entre onze villes canadiennes. A la fin de l'année, on préparait la liaison avec dix autres villes. Le service "Telex", qui assure instantanément dans les deux sens la communication entre les bureaux des abonnés, a obtenu un succès tel qu'il est difficile d'obtenir le matériel à un rythme qui corresponde à la demande.

Le National-Canadien a de nouveau perfectionné son service de relais en installant à Moncton, Winnipeg et Vancouver du matériel des plus modernes pour la retransmission des dépêches reçues sur bande perforée. De plus, le centre de retransmission de Montréal utilisera bientôt des dispositifs permettant l'acheminement semi-automatique des communications.

Méthodes de travail

Les recherches faites en vue d'appliquer systématiquement les méthodes de calcul électronique à la corrélation des données multiples dont les chemins de fer doivent tenir compte ont progressé durant l'année. Elles ont pour but d'améliorer le rendement des services statistiques et comptables du National-Canadien, de fournir de meilleures données d'analyse et de réduire le travail de bureau.

Poursuivant ce programme, le National-Canadien a mis en service en 1957 à Montréal un nouveau groupe de calculatrices électroniques. Ces machines préparent déjà une bonne partie des feuilles de paie du chemin de fer. Le Service dispose d'une calculatrice à tambour magnétique (échelle moyenne) qui, avec

l'aide d'autres machines de moindre importance, effectue les innombrables calculs auxquels donne lieu la préparation des feuilles de paie. Le Service prépare 1,500 chèques à l'heure.

Les mêmes techniques permettront bientôt de savoir constamment où se trouvent les wagons à marchandises.

La mise en service de calculatrices électroniques constitue l'un des éléments principaux du programme général d'amélioration des techniques de travail, en ce qui touche les fonctions administratives et la production proprement dite. Cette amélioration s'étendra aussi, par exemple, à la simplification des méthodes de bureau, à la réorganisation des équipes de travail dans les ateliers de réparation et au perfectionnement des techniques de manutention des produits.

Recherche et expérimentation

Le National-Canadien a continué d'attacher énormément d'importance à la recherche et à l'expérimentation. Afin de progresser de pair avec l'évolution des besoins des voyageurs et des expéditeurs de marchandises, le National-Canadien a fait porter ses recherches sur de nouveaux types de matériel, de nouvelles matières premières et de nouvelles méthodes, tous les domaines de l'activité ferroviaire étant pour ainsi dire représentés.

Les recherches techniques ont abouti à l'amélioration de multiples éléments du matériel ferroviaire, notamment des attaches de rails, des roues de locomotive et du rembourrage des fauteuils de voiture. Les essais de laboratoire, systématiquement poursuivis, ont permis d'améliorer les normes de fabrication de divers produits (filtres à huile, éléments de matériel roulant, fournitures d'hôtel, etc.).

La mise au point de deux wagons à marchandises d'emploi particulièrement souple se poursuit. Le premier est un wagon fermé que l'on peut chauffer en hiver pour assurer la conservation des denrées périssables; l'été, il joue le rôle de wagon fermé ordinaire. L'autre véhicule est un wagon fermé à fins multiples dont les portes s'adaptent aux dimensions et aux caractéristiques de chargement des divers produits.

Pendant l'année, le National-Canadien—a pénétré dans un domaine aussi nouveau que prometteur en organisant une section de la recherche opérationnelle, qui relève du Service de la recherche et du développement. La nouvelle section cherchera à appliquer aux problèmes ferroviaires les méthodes et les techniques que cette nouvelle branche des sciences appliquées a utilisées avec tant d'efficacité dans d'autres domaines.

GÉNÉRALITÉS

Développement industriel

Les représentants du National-Canadien ont étroitement collaboré avec les autorités municipales et les entreprises industrielles afin de favoriser la croissance rationnelle de l'industrie dans les régions desservies par le chemin de fer. Dans le cadre d'un programme régional d'ensemble et afin de favoriser le développement industriel des provinces de l'Est, le National-Canadien a poursuivi des enquêtes sur les perspectives industrielles dans certaines villes des provinces Maritimes.

Voie maritime du Saint-Laurent

L'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent et des centrales hydro-électriques connexes a rendu nécessaire la modification de certaines installations du National-Canadien. Durant l'année qui vient de s'écouler, la voie principale qui va de Cornwall à Cardinal, en Ontario, a été déplacée sur

une longueur de 40 milles. Les pourparlers que le National-Canadien a menés avec l'Hydro-Ontario au sujet du partage des frais de ce détournement ont abouti à des ententes satisfaisantes.

Il a également fallu construire de nouvelles routes d'accès au pont Victoria. Ces routes et les nouvelles travées mobiles permettront à la circulation routière de se poursuivre sans interruption sur le pont. Bien que la répartition définitive des frais n'ait pas encore été faite, le National-Canadien a commencé à construire la ligne de dérivation qui permettra de contourner l'écluse de Saint-Lambert.

Collaboration prévue sous le régime de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique Canadien—1933

Les deux chemins de fer ont étudié durant l'année la possibilité et l'opportunité de fusionner certains de leurs services mais aucun nouveau service conjoint n'a été institué.

Réorganisation de la structure juridique

A la fin de 1957, 45 sociétés distinctes subsistaient dans l'ensemble du réseau du National-Canadien; on a poursuivi des études en vue d'en supprimer un certain nombre en 1958.

REVUE DE L'ANNÉE

Les résultats financiers de 1957 sont particulièrement inquiétants car il faut les considérer comme des présages.

Mention a été faite plus haut (page 14) de l'écart croissant entre le coût des matériaux et des salaires, d'une part, et les tarifs, de l'autre. Non seulement cet état de choses masque (surtout lorsque le trafic diminue) le relèvement marqué du rendement au chapitre de l'exploitation mais il menace de rendre vain l'espoir que le National-Canadien devienne une entreprise rentable, les bonnes années rachetant les mauvaises.

L'avenir financier immédiat est assombri par les revendications des syndicats, en matière de salaires notamment, surtout en ce qui touche les employés sédentaires et les chauffeurs de locomotives. Si ces demandes sont accordées, le National-Canadien accusera des déficits sans précédent depuis l'unification de son réseau.

Il est évident que le National-Canadien tout comme d'autres chemins de fer nord-américains, traverse une période de transition qui s'accompagne de graves difficultés financières. S'il faut, d'une part, s'adapter à la concurrence de plus en plus forte et à l'évolution rapide des techniques de transport, les cheminots et les clients doivent, d'autre part, accepter les changements qui en découleront. Plus précisément, il faudra réévaluer les méthodes traditionnelles, supprimer les installations et les services qui font double emploi et ceux qui, en plus d'être non rentables, sont devenus inutiles. Cela suppose donc une atmosphère de compréhension et la résolution bien arrêtée chez tous les intéressés de faire cause commune pour accroître le rendement des services de transport.

États
financiers
et statistiques

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE

31 décembre

1957

RAPPORTS DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons examiné les livres et les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1957. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tous les sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été préparés de la même manière que ceux de l'exercice précédent sauf en ce qui a trait à la provision additionnelle pour dépréciation, que nous approuvons et dont il est question à la note 1. Nous sommes également d'avis que, compte tenu de la situation découlant de l'accumulation de la dépréciation avant l'adoption de la méthode de dépréciation dont il est question à la

Le 25 février 1958.

note 1, ces états financiers sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires du Réseau au 31 décembre 1957, et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres du Réseau.

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

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
Comptables agréés.

COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS D'ENSEMBLE
AU 31 DÉCEMBRE 1957*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 1957 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. Un amortissement supplémentaire de \$7,500,000 a donc été affecté aux dépenses d'exploitation, cette année, pour compenser en partie le déficit des réserves d'amortissement, causé par la désaffectation prématurée des locomotives à vapeur et leur remplacement par des locomotives Diesel.

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. Buffalo & Lake Huron Railway Company.

Pendant plusieurs années, la ligne de cette compagnie a été exploitée comme partie du Réseau, louée à bail. A la suite d'une proposition faite en novembre 1956 aux actionnaires de cette compagnie, l'ensemble des actions du capital a été acheté. L'actif et le passif de la compagnie précitée, y compris les immobilisations, pour un montant de \$3,148,856, et la dette à long terme, pour un montant de \$2,023,765, ont été intégrés aux comptes du Réseau national.

Note 3. Matériel et approvisionnement.

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

Note 4. Capital-actions.

Le capital-actions des Chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent) et la mise de fonds de Sa Majesté dans les chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette 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 5. Pensions.

Le 31 décembre 1957, les fonds accumulés au titre du passif des pensions, à la Caisse fiduciaire de pension, s'élevaient à \$177,967,669. Ce montant s'applique aux pensions versées aux termes du plan de 1935, à l'exclusion des pensions versées aux termes de plans antérieurs et des prestations augmentées qui ont été accordées aux employés participant au plan de 1935 et dont la mise à la retraite est antérieure au 1^{er} janvier 1952. Conformément à sa ligne de conduite, le chemin de fer n'a transféré ni affecté aucun montant aux pensions qui pourront plus tard être versées à des employés actuellement en activité.

Note 6. 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 ses quatre compagnie co-propriétaires sont tenues de verser à la caisse d'amortissement, sous forme de loyer, des montants suffisants pour effectuer le remboursement des obligations à leur échéance et de payer l'intérêt dû sur les obligations du fonds d'amortissement, Série A, à 4 $\frac{3}{8}$ p. 100, 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 chacun des co-propriétaires tient ses engagements. Le montant des obligations en circulation au 31 décembre 1957 s'élevait à \$57,375,000.

(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 $\frac{1}{4}$ p. 100 de 30 ans, venant à échéance le 1^{er} décembre 1982, au montant total de \$2,850,000 de la *Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company*.

ÉTAT D'ENSEMBLE DES REVENUS

	1957	1956
Recettes d'exploitation du chemin de fer		
Marchandises.....	\$ 604,932,271	\$ 631,880,409
Voyageurs.....	58,035,602	56,397,814
Messageries.....	42,926,608	43,269,566
Communications.....	20,750,060	19,881,534
Autres.....	26,521,423	23,371,324
Total des recettes d'exploitation.....	753,165,964	774,800,647
Dépenses d'exploitation du chemin de fer		
Entretien de la voie.....	153,760,070	140,379,408
Entretien du matériel.....	161,961,616	142,251,485
Trafic.....	14,507,955	13,441,595
Transport.....	342,364,345	346,127,246
Rubriques diverses.....	7,066,328	7,201,150
Administration générale.....	54,895,727	53,902,678
Total des dépenses d'exploitation.....	734,556,041	703,303,562
Recette nette d'exploitation.....	18,609,923	71,497,085
Impôts et locations		
Impôts courus.....	16,573,037	14,733,987
Location de matériel—Débit net.....	3,856,235	9,758,278
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	229,065	213,010
Total des impôts et locations.....	20,658,337	24,705,275
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	2,048,414	46,791,810
Autres revenus		
Locations de lignes.....	45,362	45,362
Loyers divers.....	1,674,537	1,649,726
Revenus de biens étrangers au transport.....	1,436,271	1,921,301
Revenus des hôtels.....	1,606,824	1,629,836
Revenus de propriétés exploitées séparément.....	—	595,590
Dividendes.....	374,061	361,666
Intérêts.....	2,919,346	2,754,680
Divers.....	1,513,452	3,318,771
Profits et pertes—Crédit net.....	485,479	236,232
Total des autres revenus.....	10,055,332	12,513,164
Prélèvements sur le revenu		
Locations diverses.....	417,635	682,501
Prélèvements divers.....	190,144	762,531
Total des prélèvements sur le revenu.....	607,779	1,445,032
Revenu net applicable aux charges fixes.....	7,399,139	57,859,942
Charges fixes		
Locations de lignes.....	161,898	476,054
Intérêts sur les titres, débetures et obligations sur le matériel.....	24,766,117	26,472,551
Intérêts sur les prêts de l'État.....	11,049,277	3,786,009
Intérêts sur les autres dettes.....	308,155	312,302
Amortissement de l'escompte sur obligations.....	686,233	736,075
Total des charges fixes.....	36,971,680	31,782,991
Déficit ou excédent \$	29,572,541	\$ 26,076,951

RECETTES D'EXPLOITATION

	1957	1956		1957	1956
Recettes marchandises			Messageries		
Marchandises.....	\$587,273,516	\$612,767,267	Service des messageries.....	\$ 42,189,962	\$ 42,416,140
Aiguillage.....	6,131,352	6,707,379	Agence ferroviaire des messageries.....	736,646	853,426
Camionnage.....	4,865,000	5,144,234	Total.....	42,926,608	43,269,566
Magasinage et stationnement.....	2,857,482	3,270,839			
Transbordements par bac.....	1,579,867	1,544,242	Communications		
Silos à grains.....	1,035,439	1,175,561	Service des communications.....	20,739,214	19,869,753
Quais.....	917,919	990,182	Commissions (É.-U.).....	10,846	11,781
Entreposage.....	271,706	280,705	Total.....	20,750,060	19,881,534
Total.....	604,932,271	631,880,409			
			Autres		
Recettes voyageurs			Poste.....	10,549,873	9,357,361
Voyageurs.....	46,818,462	45,843,419	Locations (immeubles, etc.).....	1,668,916	1,572,933
Wagons-lits et wagons-salons.....	5,140,915	4,892,857	Exploitation en commun.....	242,073	814,643
Wagons-restaurants et wagons-buffets.....	4,455,867	4,021,755	Divers.....	14,060,561	11,626,387
Transbordements par bac.....	523,359	556,391	Total.....	26,521,423	23,371,324
Privilèges de gares, de trains et de bateaux.....	493,940	443,364			
Restaurants.....	328,475	373,608	Total des recettes d'exploitation.....	\$753,165,964	\$774,800,647
Bagages (transport et consigne).....	258,275	250,689			
Divers.....	16,309	15,731			
Total.....	58,035,602	56,397,814			

DÉPENSES D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE

	1957	1956		1957	1956
Surintendance.....	\$ 11,281,130	\$ 10,299,105	Divers		
Voie			Machines pour la voie.....	3,638,469	2,952,102
Entretien de la voie.....	50,891,829	47,313,165	Améliorations d'ordre public.....	821,458	764,143
Traverses.....	804,457	927,859	Indemnités pour blessures.....	987,251	955,900
Rails.....	1,807,532	414,408	Assurance.....	348,513	30,999
Autre matériel de voie.....	4,175,248	3,402,029	Papeterie.....	186,662	191,202
Ballast.....	253,455	304,723	Autres dépenses.....	1,362,632	206,837
Clôtures, paravalanches, panneaux.....	1,724,204	1,576,574	Dépenses spéciales d'emprise.....	83,335	125,540
Petit outillage et accessoires.....	2,623,916	2,209,672			
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable..	4,569,254	6,789,824	Total.....	7,428,320	5,226,723
Total.....	66,849,895	62,938,254			
Constructions			Amortissements et désaffectations		
Tunnels, ponts et ponceaux.....	6,213,508	5,746,631	Amortissements.....	35,164,598	32,451,406
Bâtiments de gares et bureaux.....	6,446,848	5,787,681	Désaffectations.....	111,669	174,039
Bâtiments de voie.....	965,721	876,851	Démolitions.....	475,068	533,101
Postes d'eau et de combustible.....	1,183,283	1,268,245	Total.....	35,751,335	33,158,546
Ateliers et dépôts.....	4,097,208	3,703,735			
Silos à grains.....	100,135	98,860	Installations exploitées en commun		
Quais.....	406,524	425,243	Entretien—Cr. net.....	835,908	670,472
Centrales d'énergie.....	559,223	544,323	Total—Entretien de la voie.....	\$153,760,070	\$140,379,408
Autres constructions.....	36,336	39,161			
Total.....	20,008,786	18,490,630			
Communications et signaux					
Communications.....	10,430,743	8,411,719			
Signaux.....	2,845,769	2,524,903			
Total.....	13,276,512	10,936,622			

DÉPENSES D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

	1957	1956
Surintendance.....	\$ 4,449,726	\$ 4,099,943
Machinerie		
Machines des ateliers et des centrales.....	4,605,407	4,162,097
Matériel		
Locomotives à vapeur.....	19,028,457	24,629,687
Locomotives diesels.....	20,412,450	15,747,591
Wagons des trains de marchandises.....	41,009,254	37,628,570
Wagons et voitures des trains de voyageurs.....	17,955,771	15,659,600
Flotte.....	1,920,634	1,467,658
Matériel de service.....	4,317,570	4,053,418
Matériel des messageries.....	876,833	849,659
Camions.....	1,634,121	1,777,255
Autres.....	63,148	64,312
Total.....	107,218,238	101,877,750
Divers		
Indemnités pour blessures.....	859,308	814,437
Assurance.....	386,254	244,334
Papeterie.....	160,144	158,509
Autres dépenses.....	1,367,819	253,466
Total.....	2,773,525	1,470,746

	1957	1956
Amortissements et désaffectations		
Amortissement: autre matériel et machines.....	1,482,909	1,529,783
Démolition des machines réformées.....	15,511	22,571
Démolition du matériel réformé.....	414,600	339,685
Amortissement: matériel roulant et flotte.....	33,689,891	29,026,517
Amort. suppl.: locomotives à vapeur.....	7,500,000	—
Total.....	43,102,911	30,918,556
Exploitation en commun		
Entretien— <i>Cr. net.</i>	188,191	277,607
Total—Entretien du matériel.....	\$161,961,616	\$142,251,485

TRAFIC

Surintendance.....	\$ 5,044,429	\$ 4,700,299
Agences.....	5,404,674	5,203,813
Publicité.....	1,975,586	1,737,000
Associations.....	301,606	243,479
Papeterie.....	872,912	792,420
Autres.....	75,185	21,238
Total.....	13,674,392	12,698,249
Colonisation et Agriculture.....	338,495	311,872
Développement industriel.....	329,504	308,703
Développement et ressources naturelles.....	165,564	122,771
Total—Trafic.....	\$ 14,507,955	\$ 13,441,595

DÉPENSES D'EXPLOITATION

TRANSPORT

	1957	1956		1957	1956
Administration			Papeterie.....	1,614,095	1,551,897
Surintendance.....	\$ 8,775,943	\$ 8,130,957	Autres.....	1,869,438	647,042
Ordonnance.....	4,611,505	4,429,898	Total.....	63,509,848	58,360,753
Total.....	13,387,448	12,560,855	Accidents		
Gares			Assurance.....	356,615	43,556
Personnel des gares.....	47,599,637	46,777,585	Déblaiement des voies.....	1,151,044	1,279,712
Pesage, inspection et stationnement.....	195,987	213,736	Dommages à la propriété.....	285,152	236,236
Quais à houille et à minéral.....	179,163	185,451	Pertes et dommages—marchandises.....	4,607,472	4,130,164
Dépenses des gares.....	4,217,139	3,725,697	Pertes et dommages—bagages.....	2,590	19,746
Total.....	52,191,926	50,902,469	Blessures aux personnes.....	2,337,779	2,377,199
Triages			Total.....	8,740,652	8,086,613
Chefs et personnel adjoint.....	11,672,167	11,249,526	Exploitation en commun		
Préposés aux trains.....	21,885,764	22,227,496	Triages et centres communs—Crédit net.....	602,062	570,391
Aiguilleurs.....	1,868,026	1,889,092	Autres installations communes—Crédit net.....	702,860	253,173
Mécaniciens et chauffeurs.....	15,038,095	15,172,770	Total.....	1,304,922	823,564
Approvisionnement en combustible et en énergie.....	4,746,214	6,054,798	Total—Transport.....	\$342,364,345	\$346,127,246
Postes d'eau.....	106,946	148,423			
Autres fournitures pour locomotives.....	339,626	364,038			
Dépôts.....	3,504,655	3,625,292			
Autres dépenses.....	493,021	487,469			
Total.....	59,654,514	61,218,907			
Exploitation des trains					
Mécaniciens et chauffeurs.....	27,864,214	29,304,392			
Approvisionnement en combustible et en énergie.....	40,507,705	48,028,725			
Postes d'eau.....	1,108,722	1,348,065			
Autres fournitures pour locomotives.....	1,990,603	1,753,618			
Dépôts.....	12,196,297	12,430,257			
Préposés aux trains.....	33,012,319	34,799,642			
Autres dépenses.....	23,508,462	22,688,088			
Exploitation des wagons-lits et wagons-salons.....	5,996,557	5,468,426			
Total.....	146,184,879	155,821,213			
Divers					
Signalisation.....	\$ 940,494	\$ 921,731			
Passages à niveau.....	1,904,051	1,539,660			
Ponts mobiles.....	398,105	356,349			
Télécommunications.....	14,226,270	13,378,141			
Exploitation de navires.....	11,087,249	10,024,922			
Messageries.....	28,825,673	27,272,879			
Camionnage.....	2,644,473	2,668,132			

EXPLOITATION (DIVERS)

Service de repas et buffets.....	\$ 5,933,745	\$ 5,611,809
Restaurants.....	324,473	365,006
Silos à grains.....	337,885	343,790
Autres.....	571,225	497,043
Exploitation en commun (divers).....	101,000	383,502
Total—Divers.....	\$ 7,066,328	\$ 7,201,150

ADMINISTRATION GÉNÉRALE

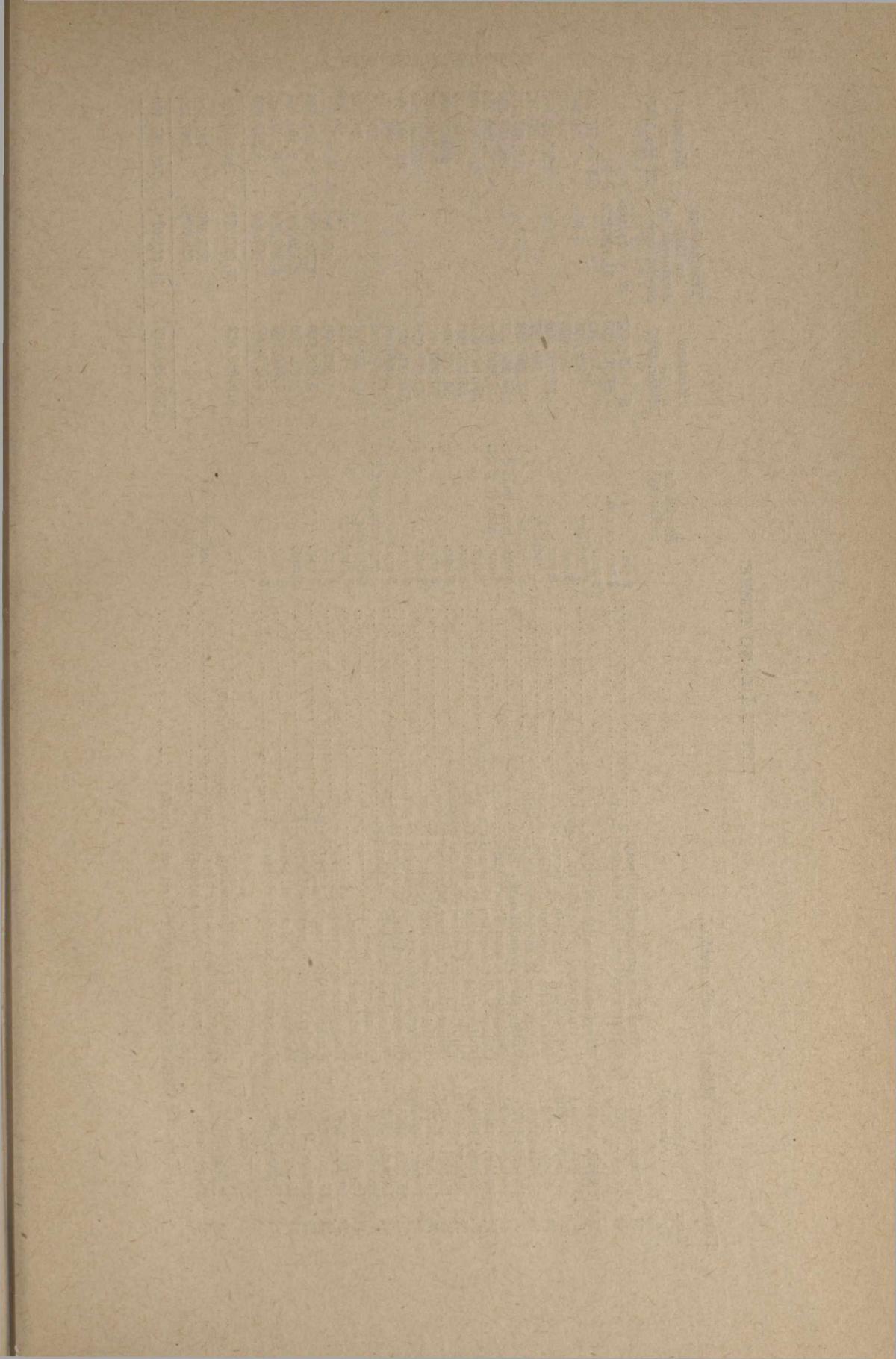
Direction générale.....	\$ 1,105,944	\$ 992,604
Personnel.....	13,640,198	13,008,679
Bureaux.....	1,376,751	1,170,166
Contentieux.....	776,029	731,820
Pensions.....	36,000,000	36,392,000
Papeterie.....	872,196	728,269
Frais d'estimation (lignes des États-Unis).....	14,396	17,278
Autres frais.....	989,045	758,521
Frais communs d'administration—Débit net....	121,168	103,341
Total—Administration générale.....	\$ 54,895,727	\$ 53,902,678

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1956.....			\$3,093,411,876
Immobilisations en 1957			
Améliorations à la voie.....	\$ 55,204,784		
Grands centres ferroviaires.....	6,170,977		
Télécommunications.....	12,354,808		
Bâtiments de voie.....	8,218,874		
Voies de triage et embranchements.....	4,387,198		
Machinerie: voie et ateliers.....	3,201,230		
Signaux.....	1,563,742		
Sécurité aux passages à niveau.....	392,617		
Déviations de ligne.....	358,399		
Autres installations.....	2,197,302		
	<hr/>		
	94,049,931		
Lignes secondaires.....	8,695,190		
Hôtels.....	9,890,863		
Matériel.....	139,643,428	\$252,279,412	
	<hr/>		
Moins désaffectations en 1957.....		47,624,317	
		<hr/>	
		204,655,095	
Immobilisations de l'État dans les chemins de fer du gouver- nement canadien.....		429,461	
<i>Buffalo and Lake Huron Railway Company</i> (Note 2).....		3,148,856	208,233,412
		<hr/>	
Immobilisations au 31 décembre 1957.....			<u>\$3,301,645,288</u>

ÉTAT DE L'AMORTISSEMENT INSCRIT

Amortissement inscrit au 31 décembre 1956.....			\$ 461,123,003
Plus fonds d'amortissement pour l'exercice			
Entretien de la voie			
Amortissement de la voie.....	\$ 35,164,598		
Entretien du matériel			
Amortissement du matériel roulant et de la flotte.....	33,689,891		
Amortissement supplémentaire—locomotives à vapeur.....	7,500,000		
Autre amortissement s'appliquant à la machinerie et au matériel..	1,482,909		
Autres biens matériels.....	822,832	78,660,230	
		<hr/>	
			539,783,233
Moins montants de désaffectations.....			28,531,966
			<hr/>
Amortissement inscrit au 31 décembre 1957.....			<u>\$ 511,251,267</u>



DETTE À LONG TERME

Titres, débetures et obligations sur le matériel

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1956	Transactions en 1957 Augmentation ou diminution	Montant au 31 déc. 1957
2½	1 ^{er} mars 1957	Titres Newfoundland Railways.....	\$ am.	\$ 71,583	\$ 71,583	
4½	1 ^{er} juil. 1957	Obligations Canadian National 30 ans.....	\$ can. ou am.	64,136,000	64,136,000	
3½	20 juil. 1958	Débetures Canadian Northern.....	{ \$ can.	5,315,545		\$ 5,315,545
5	15 nov. 1958	Dette envers la Province du Nouveau-Brunswick.....	{ £ Sterling	320,961		320,961
3	15 janv. 1959 (a)	Obligations Canadian National 20 ans.....	\$ can.	380,023		380,023
3½	4 mai 1960	Débetures Canadian Northern Alberta.....	£ Sterling	35,000,000		35,000,000
3½	19 mai 1961	Débetures Canadian Northern Ontario.....	£ Sterling	550,727		550,727
3	1 ^{er} janv. 1962	Obligations Grand Trunk Pacific.....	£ Sterling	3,597,518		3,597,518
4	1 ^{er} janv. 1962	Obligations Grand Trunk Pacific.....	\$ can., am. ou £ St.	26,465,130		26,465,130
2½	1 ^{er} fév. 1963 (b)	Obligations Canadian National 8 ans 1½ mois.....	\$ can., am. ou £ St.	7,999,074		7,999,074
3	3 janv. 1966 (c)	Obligations Canadian National 17 ans.....	\$ can.	250,000,000		250,000,000
2½	2 janv. 1967 (d)	Obligations Canadian National 20 ans.....	\$ can.	35,000,000		35,000,000
2½	15 sept. 1969 (e)	Obligations Canadian National 20 ans.....	\$ can.	50,000,000		50,000,000
2½	16 janv. 1971 (f)	Obligations Canadian National 20 ans.....	\$ can.	70,000,000		70,000,000
3½	1 ^{er} fév. 1974 (g)	Obligations Canadian National 21 ans.....	\$ can.	40,000,000		40,000,000
2½	15 juin 1975 (h)	Obligations Canadian National 25 ans.....	\$ can.	200,000,000		200,000,000
4½	1 ^{er} janv. 1980	Obligations Canadian National 25 ans.....	\$ am.	6,000,000		6,000,000
5	Perpétuelles	Obligations Grand Trunk Western.....	\$ can. am., ou £ St.	400,000		400,000
4	Perpétuelles	Débetures diverses.....	£ Sterling	88,972		88,972
2	1 ^{er} déc. 1957	Débetures diverses.....	£ Sterling	8,979	195	8,784
2	15 mars 1958	Émissions sur le matériel: Série "R".....	\$ can.	560,000	560,000	
2½	1 ^{er} nov. 1958...	Émissions sur le matériel: Série "S".....	\$ can.	5,600,000	2,800,000	2,800,000
2½	15 mars 1960	Émissions sur le matériel: Série "T".....	\$ can.	4,300,000	2,150,000	2,150,000
2½	15 janv. 1961	Émissions sur le matériel: Série "U".....	\$ ca.	7,700,000	2,200,000	5,500,000
2½		Émissions sur le matériel: Série "V".....	\$ can.	6,075,000	1,350,000	4,725,000
Total.....				819,569,512	73,267,778	746,301,734
5½	Perpétuelles	Buffalo and Lake Huron Railway Company (Note 2)				
5½	Perpétuelles	Obligations de première hypothèque.....	£ Sterling		795,366	795,366
5½	Perpétuelles	Obligations de seconde hypothèque.....	£ Sterling		1,228,399	1,228,399
Total des titres, débetures et obligations sur le matériel.....				819,569,512	71,244,013	748,325,499

Prêts et débetures de l'État

Loi sur la revision du capital, 1952 Débenture 1 ^{er} janv. 1972.....	\$ can.	100,000,000		100,000,000
Chemins de fer du gouvernement canadien Avances pour capital d'exploitation, 1923.....	\$ can.	16,771,981		16,771,981
Lois de finance et de garantie, 1954-1957 Prêts temporaires.....	\$ can.	93,602,991	197,035,440	290,638,431
Lois de remboursements, 1951 et 1955 Prêts pour rachat de dettes.....	\$ can.	143,289,856	73,267,583	216,557,439
Total des prêts et débetures de l'État.....		<u>353,664,828</u>	<u>270,303,023</u>	<u>623,967,851</u>
Total de la dette à long terme.....		<u>\$1,173,234,340</u>	<u>\$ 199,059,010</u>	<u>\$1,372,293,350</u>

Note:—(a) Rachetable au pair à partir du 15 janv. 1954
 (b) Rachetable au pair à partir du 1^{er} fév. 1961
 (c) Rachetable au pair à partir du 3 janv. 1961
 (d) Rachetable au pair à partir du 2 janv. 1964

(e) Rachetable au pair à partir du 15 sept. 1964
 (f) Rachetable au pair à partir du 16 janv. 1966
 (g) Rachetable au pair à partir du 1^{er} fév. 1972
 (h) Rachetable jusqu'au 14 juin 1958 inclus, à 102;
 Différentes primes de remboursement par la suite.

AVOIR DES ACTIONNAIRES

État canadien				
Actions sans nominal des Chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$	396,518,135		\$ 386,518,135
Actions privilégiées à 4% des Chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$	838,603,203	\$ 22,750,879	861,354,082
Mise de fonds de l'État dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....		<u>381,149,628</u>	<u>429,461</u>	<u>381,579,089</u>
Total, État.....		<u>1,616,270,966</u>	<u>23,180,340</u>	<u>1,639,451,306</u>
Capital-actions des compagnies affiliées, appartenant au public.....		<u>4,508,670</u>	<u>2,800</u>	<u>4,505,870</u>
Avoir total des actionnaires.....	\$	<u>1,620,779,636</u>	<u>\$ 23,177,540</u>	<u>\$1,643,957,176</u>
Total—Dette à long terme et avoir des actionnaires.....	\$	<u>\$2,794,013,976</u>	<u>\$ 222,236,550</u>	<u>\$3,016,250,526</u>

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des
compagnies

1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires).....	\$ 396,518,135
	{ Canadian National Railway Company (privilegiées).....	861,354,082
		<u>\$1,257,872,217</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RESEAU 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	Buffalo and Lake Huron Railway Company....	1	1,406,298	
4	Canadian National Express Company.....	1	1,000,000	
5	Canadian National Hotels, Limited.....	1	28,970,150	
6	Canadian National Railways (France).....	1	1,886,114	
7	The Canadian National Railways Securities Trust.....	1	5 millions d'actions	
8	Canadian National Realities, Limited.....	1	40,000	
9	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000	
10	Canadian National Steamship Company, Lim- ited.....	1	15,000	
11	Canadian National Telegraph Company.....	1	525,900	
12	Canadian National Transfer Company.....	1	500,000	
13	Canadian National Transportation Limited....	1	500	
14	The Canadian Northern Quebec Railway Com- pany.....	1	9,550,000	3,849,200
15	The Central Counties Railway Company.....	1	500,000	12,000
16	The Champlain and St. Lawrence Railroad Com- pany.....	1	50,000	
17	The Great North Western Telegraph Company of Canada.....	1	373,625	6,825
18	The Lake Superior Terminals Company Limited	1	500,000	
19	The Minnesota and Manitoba Railroad Company	1	400,000	
20	The Minnesota and Ontario Bridge Company...	1	100,000	
21	Montreal and Southern Counties Railway Com- pany.....	1	500,000	140,600
22	Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500	
23	The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000	
24	The Montreal Warehousing Company.....	1	226,000	3,820
25	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	1	5,000,000	
26	National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500	
27	The Niagara, St. Catharines and Toronto Rail- way Company.....	1	925,000	
28	The Oshawa Railway Company.....	1	40,000	
29	Prince George, Limited.....	1	10,000	
30	Prince Rupert, Limited.....	1	10,000	
31	The Quebec and Lake St. John Railway Com- pany.....	1	4,508,300	489,160
32	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000	
33	The Thousand Islands Railway Comapny.....	1	60,000	
34	The United States and Canada Rail Road Com- pany.....	1	219,400	425
35	Vermont and Province Line Railroad Company.	1	200,000	
36	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000	
37	The Centmont Corporation.....	36	176,400	
38	Central Vermont Transportation Company.....	36	200,000	

39	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.	1	3,100,000
40	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	39	2,000,000
41	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.....	39	100,000
42	Grand Trunk Western Railroad Company (ordinaires).....	1	20,000,000
42	Grand Trunk Western Railroad Company (privi- légiées).....	1	25,000,000
43	Consolidated Land Corporation.....	42	64,000
44	Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company..	42	200,000
45	Industrial Land Company.....	42	1,000

\$4,505,870

En plus des actions des Chemins de fer Nationaux du Canada, l'État canadien a investi \$381,579,089 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.

PLACEMENTS, NON CONSOLIDÉS, DANS LES FILIALES

Compagnies	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1956	Transactions 1957 en Hausse ou baisse	Placement au 31 déc. 1957
The Belt Railway Company of Chicago				
Capital-actions.....	7.69	\$ 240,000		\$ 240,000
Avances.....		48,971	\$ 2,479	51,450
Chicago & Western Indiana Railroad Company				
Capital-actions.....	20	1,000,000		1,000,000
Avances.....		4,945,023	327,521	5,272,544
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	6,475,000	343,000	6,818,900
Obligations.....	50	12,867,500	682,000	13,459,500
Avances.....			1,150,000	1,150,000
The Public Markets, Limited				
Capital-actions.....	50	575,000		575,000
Railway Express Agency, Inc.				
Capital-actions.....	0.6	600		600
Avances.....		173,493		173,493
The Shawinigan Falls Terminal Railway Com- pany				
Capital-actions.....	50	62,500		62,500
The Toledo Terminal Railroad Company.....				
Capital-actions.....		387,200	387,200	
The Toronto Terminals Railway Company				
Capital-actions.....	50	250,000		250,000
Obligations.....	50	12,455,000	335,000	12,120,000
Trans-Canada Air Lines				
Capital-actions.....	100	5,000,000		5,000,000
Débiteures.....	100	20,000,000		20,000,000
Avances.....		20,000,000	12,000,000	32,000,000
Vancouver Hotel Company Limited				
Capital-actions.....	50	75,000		75,000
Total.....		\$ 87,055,287	\$ 12,782,800	\$100,838,087

SOURCE ET AFFECTATION DES FONDS EN 1957

Source des fonds			
Montant à recouvrer de l'État pour le déficit de l'année (l'acompte de \$13,000,000 reçu avant le 31 décembre 1957, y compris).....			\$ 29,572,541
Augmentation de l'amortissement inscrit			
Fonds d'amortissement pour l'année.....		\$ 78,660,230	
Moins désaffectations.....		28,531,966	50,128,264
Dette à long terme			
Augmentation des prêts de l'État.....		270,303,023	
Dette de la Buffalo and Lake Huron Railway Company.....		2,023,765	
		272,326,788	
Moins diminution dans les titres, débiteures et obligations sur le matériel.....		73,267,778	199,059,010
Avoir des actionnaires—État			
Émission d'actions privilégiées (4 p. 100) des Chemins de fer Natio- naux du Canada.....		22,750,879	
Placement supplémentaire dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....		429,461	23,180,340
			\$301,940,155
Affectation des fonds			
Déficit de l'année.....			\$ 29,572,541
Immobilisations			
Additions.....		\$252,279,412	
Moins désaffectations.....		47,624,317	
		204,655,095	
Propriété de la Buffalo and Lake Huron Railway Company.....		3,148,856	
Déboursé de l'État pour les chemins de fer du gouvernement canadien		429,461	208,233,412
Avances à Air-Canada.....			12,000,000
Compte courant de l'État.....			42,649,492
Augmentation du capital d'exploitation.....			3,627,283
Divers.....			5,857,427
			\$301,940,155

MATÉRIEL ROULANT MIS EN SERVICE EN 1957

Locomotives Diesel-électriques

1	ligne et manœuvre de 380 cv
14	ligne et manœuvre de 1000 cv
31	ligne et manœuvre de 1200 cv
6	ligne et manœuvre de 1600 cv
138	ligne et manœuvre de 1750 cv
58	ligne et manœuvre de 1800 cv
36	ligne (voyageurs) de 1750 cv
10	manœuvre de 900 cv
33	manœuvre de 1000 cv
3	manœuvre de 1200 cv

330

Trains de voyageurs

14	autorails Diesel
5	voitures-dînettes
20	wagons à bagages
50	wagons frigorifiques pour rapides

89

Trains de marchandises

1,400	transporteurs d'automobiles de 50 t.
150	wagons fermés de 30 t.
3,015	wagons fermés de 50 t.
94	wagons-trémies fermés de 70 t.
250	wagons à trois trémies de 70 t.
587	wagons-trémies à trappes longitudi- nales de 70 t.
150	wagons plats de 30 t.
100	wagons plats de 70 t.
200	wagons frigorifiques de 50 t.
280	wagons à minerai de 75 t.
200	wagons-tombereaux de 70 t.
13	fourgons de queue

6,439

Matériel de service

7	grues pour Diesel de 30 t.
1	grue-sonnette pour Diesel de 30 t.
1	grue de dépannage pour Diesel de 250 t.
1	grue Burro de 12 t.
3	épandeurs Jordan
4	épandeurs-excavateurs Jordan
1	wagon de mesure
1	chasse-neige Russell
130	wagons basculants à air comprimé de 50 t. (30 verges cubes)
1	wagon de réparation construit avec des pièces récupérées

150

PARC

	Au 1 ^{er} janvier 1957	Mis en service	Ré- formés	Convertis		Au 31 décembre 1957	Comman- des non livrées au 31 déc. 1957
				Ajoutés	Réformés		
Matériel moteur							
Vapeur de ligne.....	1,380		188			1,192	
Vapeur de manœuvre.....	325		73			252	
Électriques.....	33					33	
Diesel-électriques— grande ligne, marchan- dises.....	173					173	
grande ligne, voyageurs..	52	36				88	17
ligne et manœuvre.....	496	248	2			742	106
manœuvre.....	384	46				430	19
Total.....	2,843	330	263			2,910	142
Matériel remorqué, marchandises							
Wagons fermés.....	79,100	4,565	1,401		404	81,860	
Wagons plats.....	6,302	250	104		41	6,407	406
Wagons à bestiaux.....	2,796		31			2,765	15
Wagons-trémies.....	6,329	344	153		3	6,517	1,150
Wagons tombereaux.....	11,899	200	52			12,047	200
Wagons à minéral.....	1,369	230				1,649	200
Wagons à ballast.....	2,177	587	7		90	2,667	101
Wagons-citernes.....	25					25	
Wagons frigorifiques.....	5,047	200	27		9	5,211	285
Fourgons de queue.....	1,802	13	46	84		1,853	12
Autres.....	1					1	20
Total.....	116,847	6,439	1,821	84	547	121,002	2,389
Matériel remorqué, voyageurs							
Voitures ordinaires.....	1,032		45	2	10	979	2
Voitures mixtes.....	244		8	2		238	
Wagons-restaurants.....	103	5	3		1	104	1
Voitures de colons.....	73		3		2	68	
Wagons-salons.....	77				1	76	
Wagons-cafétérias.....	19		1			18	
Wagons-lits.....	456				4	452	
Voitures de touristes.....	35				3	32	
Wagons à bagages et à mar- chandises.....	1,348	70	14	11		1,415	32
Wagons-poste.....	57				1	56	
Automotrices.....	41	14	2			53	5
Autres.....	80		2	3		81	49
Total.....	3,565	89	78	18	22	3,572	89
Matériel de service							
Éléments utilisés.....	9,367	150	308	467		9,676	90
Matériel flottant							
Bacs transbordeurs.....	8					8	
Chalands.....	6					6	
Vapeurs.....	15					15	
Remorqueurs.....	5					5	
Auxiliaires.....	2					2	
Total.....	36					36	

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1957	1956
Trains-milles		
Service des marchandises.....	42,073,087	47,944,638
Service des voyageurs.....	23,820,127	24,268,051
Service des travaux.....	2,240,263	2,377,562
Total des trains-milles.....	68,133,477	74,590,251
Locomotives-milles		
Services des marchandises.....	43,555,662	50,322,972
Service des voyageurs.....	22,692,795	23,632,672
Manœuvres de trains—marchandises.....	3,288,334	3,722,002
—voyageurs.....	113,725	120,059
Manœuvre de triages—marchandises.....	17,612,051	18,979,856
—voyageurs.....	1,808,085	1,805,446
Service des travaux.....	2,320,934	2,463,917
Total des locomotives-milles.....	91,391,586	101,046,924
Wagons-milles		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,267,510,516	1,417,709,588
Wagons vides.....	645,368,069	711,181,806
Voitures ordinaires et mixtes.....	4,849,219	5,206,310
Autres.....	11,918,313	10,436,049
Fourgons de queue.....	42,538,945	48,270,164
	1,972,185,062	2,192,803,917
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	1,475,497	879,553
Wagons vides.....	60,746	54,245
Voitures ordinaires et mixtes.....	53,798,538	54,977,530
Wagons-lits, wagons-salons et panoramiques.....	59,010,840	57,654,261
Wagons-restaurants.....	9,469,868	9,090,836
Automotrices.....	2,293,943	1,916,297
Autres wagons (bagages, messageries, etc.).....	93,789,200	92,501,172
	219,898,632	217,073,894
Service des travaux.....	4,977,773	4,810,716
Total des wagons-milles.....	2,197,061,467	2,414,688,527
Longueur moyenne des lignes exploitées.....	24,282.06	24,270.56
Trafic-marchandises		
Trafic commercial—Tonnes.....	88,880,881	99,033,731
Trafic commercial—Tonnes-milles.....	36,673,910,825	41,935,388,811
Recette par tonne.....	\$6,60742	\$6,18746
Recette par tonne-mille.....	\$0,01601	\$0,01461
Distance moyenne.....	412.62	423.45
Tonnes-milles brutes—trafic commercial au mille de voie.....	1,504,385	1,721,343
Tonnes-milles—tous trafics au mille de voie.....	1,587,684	1,823,510
Tonnes-milles brutes (wagons, marchandises et fourgons de queue).....	85,556,996,797	95,956,149,254
Tonnes-milles nettes (transports commerciaux et en service).....	38,552,235,048	44,257,605,305
Trains-heures, acheminement des marchandises.....	2,284,285	2,731,939
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises.....	37,017	34,742
Vitesse moyenne des trains de marchandises (milles-heure).....	18.4	17.5
Charge brute moyenne—train de marchandises (en tonnes).....	2,010	1,980
Milles de locomotives à vapeur par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	92	122
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisés).....	223	251
Trafic-voyageurs		
Voyageurs transportés.....	13,920,236	15,989,368
Voyageurs-milles.....	1,498,655,566	1,500,929,719
Recette par voyageur.....	\$3,36334	\$2,86712
Parcours moyen par voyageur (en milles).....	107.66	93.87
Recette par voyageur-mille.....	\$0,03124	\$0,03054
Voyageurs-milles au mille de voie.....	61,719	61,842
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs... ..	72.9	64.3
Milles de locomotive à vapeur par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisées).....	170	200
Milles d'éléments Diesel par jour d'état de fonctionnement (non compris les remisés).....	485	538
Revenu net de l'exploitation du chemin de fer		
Recette brute au mille de voie.....	\$31,017	\$31,923
Dépense brute au mille de voie.....	\$31,101	\$29,995
Revenu net de l'exploitation au mille de voie.....	\$ 84	\$ 1,928

TONNAGE COMMERCIAL PAR DENRÉE

	Année	Année	Augmentation ou diminution	
	1957	1956	Tonnes	Pourcentage
	Tonnes	Tonnes		
Produits agricoles				
Céréales.....	9,437,049	11,465,038	2,027,989	17.69
Dérivés des céréales.....	3,315,126	3,789,331	474,205	12.52
Fruits frais ou congelés.....	422,058	407,211	14,847	3.65
Légumes frais ou verts.....	641,127	711,765	70,638	9.93
Autres produits agricoles.....	1,266,173	1,280,088	13,915	1.09
Total des produits agricoles.....	15,081,533	17,653,433	2,571,900	14.57
Animaux et produits d'origine animale				
Bétail.....	330,848	335,461	4,613	1.38
Beurre, œufs, fromage.....	59,377	62,972	3,595	5.71
Viandes fraîches, poissons et produits d'abattoirs et de conserveries (comestibles).....	328,364	334,997	6,633	1.98
Autres produits d'origine animale (non comestible).....	199,923	225,781	25,858	11.45
Total des denrées animales.....	918,512	959,211	40,699	4.24
Produits minéraux				
Houille.....	10,270,018	13,103,219	2,833,201	21.62
Coke.....	957,506	924,753	32,753	3.54
Minerais de fer.....	3,211,103	4,675,824	1,464,721	31.33
Autres minerais et concentrés.....	4,178,869	4,102,703	76,166	1.86
Pétrole brut.....	502,652	681,027	178,375	26.19
Sable, gravier et pierre concassée pour la construction	8,630,665	6,407,308	2,223,357	34.70
Autres produits minéraux non métalliques.....	5,644,159	8,220,573	2,576,414	31.34
Total des produits minéraux.....	33,394,972	38,115,407	4,720,435	13.39
Produits forestiers				
Billes, poteaux, perches et pilots (non compris le bois de chauffage).....	957,425	979,099	21,674	2.21
Bois de sciage, d'œuvre et contreplaqués.....	4,142,645	5,066,036	923,391	18.23
Bois à pâte.....	4,962,465	5,282,416	319,951	6.06
Autres produits forestiers.....	276,080	305,755	29,675	9.71
Total des produits forestiers.....	10,338,615	11,633,306	1,294,691	11.13
Produits manufacturés et divers				
Sidérurgie: gueuses, loupes et lingots.....	620,681	745,231	124,550	16.71
Produits finis (fer et acier).....	1,948,131	1,839,438	108,693	5.91
Métaux non ferreux: mattes, saumons et lingots.....	1,026,164	1,123,025	96,861	8.63
Machinerie, chaudières et moulages.....	424,554	464,491	39,937	8.60
Essence.....	2,395,292	2,455,583	60,291	2.46
Fuel-oil.....	1,900,678	1,931,991	31,313	1.62
Autres produits pétroliers.....	769,789	824,790	55,001	6.67
Ciment.....	1,388,847	1,542,790	153,943	9.98
Plâtre, chaux, brique, pierre de taille, tuiles et tuyaux non métalliques.....	697,615	971,591	273,976	28.20
Pâte de bois.....	1,518,178	1,669,927	151,749	9.09
Papier-journal.....	2,423,945	2,470,492	46,547	1.89
Carton et panneaux de pâte de bois.....	827,082	935,416	108,334	11.58
Papier autre que papier-journal.....	652,395	640,783	11,612	1.81
Boissons.....	371,123	399,405	28,282	7.08
Conserves.....	775,807	772,398	3,409	.44
Sucre.....	234,218	251,629	17,411	6.92
Instruments aratoires et tracteurs agricoles.....	128,641	148,345	19,704	13.28
Automobiles, camions et accessoires.....	2,087,884	2,121,410	33,526	1.58
Engrais chimiques.....	973,863	912,412	61,451	6.74
Autres, en wagons complets, non mentionnés ci-dessus	6,758,912	7,173,066	414,154	5.77
Total des produits manufacturés et divers.....	27,923,799	29,394,213	1,470,414	5.00
Toutes les marchandises par wagon non complet.....	1,223,450	1,278,161	54,711	4.28
Total général.....	88,880,881	99,033,731	10,152,850	10.25

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1957

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale au Canada.....	22,485	67	194	22,746
Première voie principale aux États-Unis.....	1,446	182	123	1,751
Total.....	23,931	249	317	24,497
Autre voie principale.....	1,187	—	83	1,270
Embranchements, évitements et voies de garage.....	6,816	79	1,589	8,484
Total général.....	31,934	328	1,989	34,251

ÉTAT STATISTIQUE DES 25 DERNIÈRES ANNÉES

Année	Recettes d'expl.	Dépenses d'expl.	Recette nette d'expl.	Impôts locations et autres revenus	Revenus applicables aux charges fixes et dividendes	Charges fixes	Excédent ou déficit	Tonnes-milles commerciales	Recettes marchandises par tonne-mille	Voyageurs-milles	Recette par voyageur-mille	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen d'un employé (à l'heure)
	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Millions)	c.	(Millions)	c.		\$
1933	\$148,520	\$142,813	\$ 5,707	\$ 5,755	\$ 48	\$58,907	\$58,955	11,550	.972	665	2,261	74,107	.583
1934	164,902	151,936	12,966	3,152	9,814	58,222	48,408	12,950	.974	723	2,259	78,532	.563
1935	173,184	158,926	14,258	4,787	9,471	56,893	47,422	13,509	.990	770	2,162	79,044	.590
1936	186,611	171,478	15,133	6,264	8,869	52,172	53,303	14,814	.982	831	2,048	83,506	.590
1937	198,397	180,789	17,608	6,684	10,924	53,270	42,346	15,165	1,014	953	1,987	84,363	.613
1938	182,242	176,175	6,067	6,929	862	53,452	54,314	14,505	.964	892	2,030	79,940	.653
1939	203,820	182,966	20,854	7,461	13,393	53,478	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	365,294	78,470	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	1,396	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	3,679	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	653,166	734,556	18,610	11,211	7,399	36,972	29,573	36,674	1,601	1,499	3,124	124,620	1,716

Monsieur le président, c'est là la fin du rapport. Mais j'aimerais à faire un commentaire au sujet de l'un des paragraphes de ce rapport.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GORDON: Il s'agit du paragraphe 29, qui paraît à la page 11 du rapport. Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais à signaler que le montant supplémentaire de sept millions et demi de dollars pour la dépréciation des locomotives à vapeur a été inscrit à notre comptabilité sur l'avis de nos conseillers juridiques et avec l'approbation de nos vérificateurs.

Cependant, des experts du ministère des Transports ont examiné cette question et, par l'entremise du ministère des Finances, le gouvernement a ensuite décidé que la loi ne mentionne pas spécifiquement que ce montant peut être considéré comme une dépense capable d'augmenter le déficit qui est remboursé à la compagnie de chemin de fer.

Comme nous avons déjà fermé nos livres des comptabilité pour l'année 1957 lorsque cette décision a été prise, il nous faudra faire la rectification qui s'impose dans notre comptabilité pour l'année 1958.

Cependant, nous avons pu reviser notre budget des immobilisations et notre compte estimatif des revenus pour l'année 1958. Le budget modifié sera présenté à la Chambre des communes par le ministre des Transports à deux heures et demie cet après-midi et je crois qu'on en distribuera des exemplaires au membres du Comité.

En conséquence, monsieur le président, j'aimerais que les membres du Comité tiennent simplement compte de ce montant, comme faisant partie du rapport annuel pour le moment. Je serai prêt à répondre aux questions que vous désirerez poser à ce sujet lorsque nous étudierons les prévisions de notre budget en immobilisations et le rapport que nos vérificateurs doivent présenter au gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez pris connaissance du rapport. C'est un rapport complet et très détaillé. Je suis d'avis qu'il a été fort bien rédigé. Désirez-vous poser des questions ou faire des commentaires?

M. BROOME: Le déficit englobe la dépréciation de sept millions et demi de dollars, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact. Cette somme fait partie du déficit dans le rapport que je viens de vous présenter. Pour les raisons que je vous ai signalées il y a un instant, nous serons obligés d'apporter des modifications à notre comptabilité pour l'an prochain. Nous pourrions étudier cette question à fond lorsque nous aborderons l'étude du budget.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il y a sans doute des questions que nous aimerions à poser, mais je me demande dans quel ordre nous devrions procéder. Voulez-vous que nous nous en tenions strictement au rapport?

Le PRÉSIDENT: Il me semble que la façon la plus méthodique de procéder serait de suivre le même ordre que M. Gordon a adopté dans la lecture du rapport.

Vu la longueur du rapport, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le relire paragraphe par paragraphe. Comme M. Gordon l'a lu intégralement, je suis d'avis que, si nous ne relisons pas chaque paragraphe, cela hâterait nos délibérations.

Je propose que nous commençons au début du rapport, soit au premier paragraphe, qui est à la page 5. Vous avez tous lu le rapport, on vous en a donné lecture ce matin, et vous savez quelles sont les questions que vous désirez discuter. Voulez-vous que nous abordions le premier paragraphe, à la page 5? Désirez-vous poser des questions ou faire des commentaires au sujet de ce paragraphe?

M. FISHER: J'aimerais à poser une question d'ordre général avant de commencer. Je pense au nombre de changements qui sont survenus au sein du personnel du National-Canadien et je me demande si le président a l'intention de rester au service de cette compagnie du gouvernement pendant toute l'année prochaine.

M. GORDON: Auriez-vous l'amabilité de répéter cette question, s'il vous plaît?

M. FISHER: Je me demande si vous avez l'intention de rester au service de la compagnie de chemin de fer pendant toute l'année prochaine?

M. GORDON: Si c'est une question que vous m'adressez personnellement, je puis vous répondre que je n'ai pas d'autres projets pour le moment.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne la première page du rapport, monsieur le président, j'aimerais à savoir si M. Gordon peut nous exposer très simplement les raisons qui expliquent la baisse du trafic-marchandises. D'un bout à l'autre du rapport, on peut constater que le volume du trafic-marchandises a diminué. Est-ce qu'une baisse analogue s'est produite dans toute l'Amérique du Nord?

M. GORDON: Oui, en effet. La page 38 du rapport donne une analyse détaillée du transport des différentes denrées. Vous y trouverez aussi une comparaison détaillée du volume du trafic-marchandises au cours des années 1956 et 1957. Cette diminution du trafic-marchandises est une conséquence de la régression, si vous me permettez d'employer ce mot pour décrire le phénomène qui s'est produit dans l'activité économique de l'Amérique du Nord.

Les recettes des deux compagnies de chemin de fer, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, qui proviennent du trafic-marchandises reflètent jusqu'à un certain point la situation économique du pays.

M. CHEVRIER: Cette constatation s'applique-t-elle aussi au Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Oui, mais je crois que le National-Canadien est plus durement touché.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je désirais justement poser une question à ce sujet. Je suis sûr que M. Gordon a parcouru le rapport du Pacifique-Canadien. Je me demande s'il peut nous expliquer, sans entrer dans tous les petits détails, les raisons pour lesquelles le National-Canadien a enregistré un déficit assez considérable tandis que le Pacifique-Canadien semble avoir pris une direction opposée, ayant réalisé un excédent. La principale raison de cette différence réside-t-elle en ce que l'une des deux compagnies est presque deux fois plus grande que l'autre?

M. GORDON: On se heurte toujours à cette différence si l'on essaie d'établir une comparaison entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, parce que les deux compagnies ne sont pas comparables. Il importe de bien considérer les différences qui distinguent les deux compagnies et le genre d'entreprise qu'elles exploitent. En premier lieu, bien que les rapports annuels des réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien fassent tous deux mention de services analogues comme les hôtels, les messageries, les communications et autres services connexes du même genre, le Pacifique-Canadien possède d'autres sources de revenu qui ne sont pas à la disposition du National-Canadien. Ces autres sources de revenu représentent une proportion considérable des recettes globales du Pacifique-Canadien.

Dans le rapport qu'il a présenté récemment à ses actionnaires, M. Crump a fait la déclaration suivante:

"...la proportion des recettes globales attribuables à l'entreprise ferroviaire est tombée de 80 p. 100 en 1928 à environ 60 p. 100 en 1957".

Ainsi, il n'est pas juste d'établir une comparaison entre les deux compagnies. Les autres sources de revenu du Pacifique-Canadien contribuent à augmenter les recettes globales de cette compagnie.

En second lieu, bien que les deux compagnies doivent pratiquer une comptabilité uniforme afin de permettre à la Commission des transports d'établir les taux, elles font certaines reclassifications de leurs comptes pour leur propre usage. Le Pacifique-Canadien a recours à ce qu'on appelle la méthode de dépréciation basée sur la détérioration, tandis que le National-Canadien calcule la dépréciation de façon uniforme sur la durée du matériel. Tandis que la méthode suivie par le National-Canadien représente la dépréciation de l'ensemble de l'actif immobilisé, les taux de dépréciation du Pacifique-Canadien varient d'année en année selon le volume du trafic.

Il y a encore d'autres particularités entre les deux compagnies ferroviaires. Il y a certains postes qui apparaissent au rapport des recettes globales du Pacifique-Canadien et qui ne figurent pas à notre comptabilité. Comme je savais que les deux entreprises ferroviaires ne sont pas comparables dans tous leurs aspects, j'ai essayé d'établir une méthode équitable de comparaison et, en me servant du rapport du Pacifique-Canadien, j'ai séparé des autres services l'activité ferroviaire de cette compagnie. C'est vraiment le service ferroviaire du Pacifique-Canadien qui nous intéresse.

Si vous considérez ce qu'on peut appeler le service ferroviaire proprement dit du Pacifique-Canadien et si vous le comparez à l'activité ferroviaire du National-Canadien, vous constaterez que le coefficient de transport de notre compagnie est supérieur de 5 à 7 points, ce qui représente pour la compagnie du gouvernement des frais additionnels de l'ordre de 45 millions de dollars en 1957.

En d'autres termes, nous aurions épargné 45 millions de dollars en 1957 si nous avions eu la même proportion de transport que le Pacifique-Canadien.

On ne peut attribuer ce résultat à des raisons précises. C'est un simple fait historique qui résulte de la différence qu'il y a entre la construction organisée d'un chemin de fer et le fusionnement de voies disparates. C'est vraiment en ce qui concerne nos dépenses de transport que vous avez tout à fait le droit de nous interroger sur notre activité. Nous avons réalisé des progrès encourageants dans ce domaine, et nous continuerons à travailler jusqu'à ce que nos dépenses de transport soient réduits ou point où nous le désirons.

Nos frais d'entretien sont également plus élevés que ceux du Pacifique-Canadien. Depuis plusieurs années déjà, nous essayons de rattraper le retard dans ce domaine. Ce retard est attribuable à plusieurs raisons dont, entre autres, le manque de capitaux au cours de la dépression et l'impossibilité d'obtenir la main-d'œuvre et le matériel pendant la guerre et les quelques années qui ont suivi la guerre, lorsque le trafic était si dense qu'il usait rapidement notre machinerie et notre matériel. Ainsi, en ces derniers temps, en plus de faire les travaux d'entretien usuels, nous nous sommes efforcés de rattraper le retard.

Je tiens à signaler que l'augmentation des dépenses de notre entreprise est attribuable à plusieurs autres facteurs. L'intérêt de notre capital emprunté augmente sans cesse, parce que nous n'avons pas l'avantage d'avoir recours à d'autres sources de revenu. J'ai en main des données qui permettent de faire une comparaison. Elles montrent que, en date du 31 décembre, le capital social du National-Canadien représentait 58.4 p. 100 de l'actif total, tandis que, dans le cas du Pacifique-Canadien, la proportion de l'actif total représentée par le capital social était de 69.9 p. 100. Cela signifie que nous payons de l'intérêt sur un montant qui représente environ 40 p. 100 de notre actif total, tandis que le Pacifique-Canadien paie seulement de l'intérêt sur 30.1 de son capital total.

M. CHEVRIER: J'aimerais à revenir sur la première question que j'ai posée au sujet de la diminution du volume du trafic au Canada et de la cause de cette diminution.

M. GORDON: En d'autres termes, monsieur Chevrier, vous me demandez quelle est la cause de la régression économique.

M. CHEVRIER: Non, je ne vous pose pas une question d'ordre aussi général. J'aimerais que vous nous disiez quelles sont les raisons précises de la diminution du volume du trafic au Canada.

M. GORDON: Il y a surtout deux raisons qui motivent cette baisse. La première, c'est que nous subissons directement les conséquences du ralentissement de l'activité économique qui s'est produit pendant la dernière année ou les derniers dix-huit mois. Le volume de transport de marchandises par chemin de fer est le principal indice capable de refléter les fluctuations de l'activité économique. Ainsi les données statistiques de l'entreprise ferroviaire deviennent très révélatrices. Le volume du trafic-marchandises est sans doute le meilleur baromètre commercial et l'indicateur le plus sensible dont nous disposons pour savoir si nous progressons véritablement ou si nous sommes sur le chemin de la dépression. A l'heure actuelle, ce baromètre indique clairement que nous subissons une régression économique.

La seconde raison de la diminution du trafic-marchandises, c'est que la concurrence devient de plus en plus serrée.

M. CHEVRIER: Vous voulez parler de la concurrence livrée par les autres moyens de transport?

M. GORDON: C'est cela. Les autres moyens de transport nous enlèvent la marchandise qui rapporte le plus. Nous faisons tout notre possible pour regagner le terrain perdu.

M. CHEVRIER: Quelles sont les perspectives en ce qui concerne l'avenir immédiat du transport des marchandises?

M. GORDON: J'ai préparé quelques notes là-dessus dans le budget et je pourrai vous donner des données statistiques un peu plus tard lorsque nous aborderons l'étude du budget. Je suis prêt à vous les présenter tout de suite, si vous le désirez... Je me rapporterai à votre question lorsque nous étudierons le budget et je pourrai vous donner une réponse plus complète.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les pertes que vous subissez en raison de la concurrence des autres moyens de transport portent-elles sur certaines denrées ou sur certaines marchandises en particulier?

M. GORDON: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Comme, par exemple, le transport du courrier local...

M. GORDON: Ce qui nous nuit le plus, c'est la concurrence des camions pour le transport des marchandises qui rapportent le plus. Les camionneurs peuvent choisir la marchandise dont le transport est rémunérateur. Nous devons nous contenter de toutes les autres marchandises lourdes dont le transport est généralement moins lucratif.

Le service des voyageurs est un autre secteur de notre activité qui est extrêmement exposé à la concurrence. Nous ne pouvons pas offrir les avantages d'une compagnie aérienne pour les longs voyages et, sous ce rapport, le nombre de nos voyageurs est à la baisse.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'imagine que les pipe-lines vous font de la concurrence?

M. GORDON: Oui. Mais je dois vous faire remarquer que les pipe-lines ne nous enlèvent pas de trafic.

M. CHEVRIER: En ce qui a trait à la concurrence que vous font les autres compagnies ferroviaires, le fait que le Pacifique-Canadien se soit muni de matériel en acier inoxydable est-il de nature à vous enlever de la clientèle? Quel est votre avis à ce sujet?

M. GORDON: Vous touchez là à l'une des questions qui mérite d'être étudiée. Lorsque nous avons songé à dépenser une cinquantaine de millions de dollars en vue d'acheter du matériel pour notre service de voyageurs, nous désirions obtenir, en quantité maximum pour cette somme, le matériel le plus moderne possible. Le wagon à dôme est tout simplement un tour de force pour attirer l'attention. Ce wagon n'est pas une source de revenu et nos experts en trafic-voyageurs n'en sont pas tellement enchantés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suppose que la concurrence est plus forte sur les parcours qui avaient l'habitude de vous rapporter le plus de profit. En d'autres termes, j'imagine que les compagnies d'autobus et d'avions vous livrent une concurrence plus serrée sur les parcours où le nombre de voyageurs était le plus élevé autrefois.

M. GORDON: Cela est vrai en partie. Mais, comme les compagnies aériennes nous font surtout de la concurrence pour les longs voyages, nous espérons pouvoir apporter une solution au problème que pose la diminution du nombre de nos voyageurs en améliorant nos services interurbains. En ce moment, c'est sur l'amélioration de ces services que nous concentrons nos efforts.

M. BROOME: Les expéditions de bois d'œuvre de la côte du Pacifique aux marchés du Centre et de l'Est du Canada aux taux fixés par l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau ont baissé de moitié ou à peu près, n'est-ce pas depuis 1948. De fait, les taux de transport de certaines autres marchandises ont augmenté de 100 p. 100. Ne trouvez-vous pas que les augmentations du tarif-marchandises vous font perdre une partie considérable de trafic et que, lorsque vous frappez de taux plus élevés certaines marchandises en particulier, les expéditeurs de ces marchandises ont recours à d'autres moyens de transport parce que vous avez atteint le taux maximum que le commerce peut soutenir? Je parle surtout des produits du bois.

M. GORDON: La question est de savoir si nos frais de transport ont vraiment augmenté proportionnellement aux frais de transport des autres compagnies qui nous font concurrence. Dans le cas de certaines marchandises, le tarif-marchandises a augmenté de 100 p. 100, tandis que l'offre du commerce n'a pas augmenté dans une mesure semblable, de sorte que plusieurs autres marchandises devront subir les effets des hausses qui ont été accordées. Le fait d'imposer une même augmentation de taux à toutes les marchandises, sans exception, étoufferait le commerce.

En général, je ne crois pas que ce soit là la situation. Comme vous le savez, nous présentons à la Commission du Transport une demande de hausse générale du tarif-marchandises. Si la Commission acquiesce à notre demande et si cette décision n'est pas annulée par une autorité supérieure, nous imposons l'augmentation tarifaire de façon progressive et régulière. Ainsi par exemple, nous pourrions mettre en vigueur une série d'augmentations qui correspondraient à 10 p. 100 de l'augmentation globale. La Commission peut seulement nous accorder la permission d'augmenter nos taux de transport. Elle ne nous indique pas comment et où mettre cette augmentation en vigueur. Il nous incombe de mettre cette augmentation en vigueur de façon à ne pas perdre de la clientèle. Ainsi, nous n'imposerions pas une hausse tarifaire autorisée par la Commission à toutes les marchandises. Nous étudions la situation par rapport à la concurrence.

Le PRÉSIDENT: Dans une région déterminée?

M. GORDON: Oui, mais en tenant compte de la concurrence. Pour revenir à la question du bois d'œuvre, j'ai l'impression qu'il y a eu légère augmentation dans le volume des expéditions qui passent par la tête des Lacs.

M. BROOME: Je voulais seulement signaler que la construction domiciliaire s'est intensifiée, de même que d'autres industries, et que le bois d'œuvre de la côte du Pacifique ne se vend pas autant qu'auparavant sur le marché.

M. GORDON: Je crois que la production du bois d'œuvre est plus coûteuse qu'elle ne l'était. Je ne puis pas concevoir que le transport soit le seul facteur responsable de cette diminution.

M. BROOME: Vous avez raison. D'après le mémoire de l'Association des marchands de bois de la Colombie-Britannique, le prix payé à l'usine pour le bois d'œuvre dont je parlais tout à l'heure a subi une baisse depuis 1948.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez pas mentionné, non plus, l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Le PRÉSIDENT: Ni la concurrence des compagnies de camionnage et de cargos.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question qui se rattache à la concurrence des compagnies de camionnage. Le National-Canadien a-t-il songé à acheter des lignes de camionnage en divers endroits du pays?

M. GORDON: Voilà une question qui demande qu'on y pense deux fois avant de répondre. Je puis vous dire que nous n'avons pas l'intention de nous retirer de la concurrence dans le commerce du transport. Une telle ligne de conduite nous oblige à prendre des initiatives qui sont déterminées par les circonstances du moment. Nous n'hésiterons pas à nous servir d'autres moyens de transport, quels qu'ils soient, si cela nous semble avantageux. L'établissement d'un service de camionnage comme auxiliaire d'un service de chemin de fer est une des questions les plus discutées à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Comme je n'ai pas l'intention de mettre M. Gordon dans une situation embarrassante, je vais poser ma question d'une façon différente. Pouvez-vous nous dire si le service rail-route que vous exploitez entre Toronto et Montréal donne satisfaction? Grâce à l'exploitation de ce service, est-ce que vous n'avez plus besoin d'envisager l'achat de lignes de camionnage pour cette région?

M. GORDON: Notre service rail-route comporte deux éléments. Comme vous le savez, il y a d'abord les remorques appartenant au chemin de fer qui vont recevoir un chargement et dont nous assurons le transport entre deux villes. Nous nous en servons pour faire concurrence aux compagnies de camionnage dans certaines régions où les grandes routes sont particulièrement achalandées.

En second lieu, nous avons mis les avantages de ce service à la disposition des remorques "libres" des voituriers publics que nous transportons sur des wagons semblables à ceux qui servent au transport de nos propres remorques. Dans certaines régions, nous possédons nos propres services de camionnage et il se peut que nous en établissons encore d'autres. Cependant, je préfère ne pas faire de prédictions pour le moment, car nous n'avons pas décidé jusqu'où nous irions dans ce domaine. Mais c'est là une question à laquelle nous attachons beaucoup d'importance.

M. FISHER: Avez-vous ressenti davantage la concurrence du Pacifique-Canadien du fait que cette compagnie a acheté l'entreprise Smith Transport?

M. GORDON: Non, pas particulièrement. Cependant, cette question ne nous laisse pas indifférents et l'achat du Pacifique-Canadien nous poussera peut-être à décider beaucoup plus tôt que nous ne l'aurions fait autrement si le National-Canadien doit s'engager dans ce genre d'entreprise. Nous attachons une très grande importance à cette question. En ce moment, il ne me semble pas à propos de confirmer ou de nier que nous sommes en train de mener des négociations avec un groupe d'entrepreneurs en camionnage.

M. FISHER: J'aimerais à poser une question d'ordre général. Si l'on examine les dossiers du National-Canadien, on peut constater que deux obstacles semblent avoir retardé l'expansion économique de la compagnie. Le premier de ces obstacles a été la dette générale et les frais fixes que vous avez

réduits, je crois, en 1952. La nécessité de moderniser votre matériel, y compris la diésélisation a été le second obstacle. Jusqu'à la publication du rapport de l'an dernier, il y a eu divergence d'opinions sur la possibilité pour le National-Canadien d'enregistrer des profits appréciables. Voici maintenant qu'il est question de dépenses supplémentaires pour la main-d'œuvre et l'achat du matériel qui se rapporte au tarif-marchandises. J'aimerais avoir quelques explications sur la situation, car nous pensions que la compagnie allait, pour la première fois, rapporter des bénéfices appréciables lorsque les deux obstacles que j'ai mentionnés seraient éliminés.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions nous en tenir au paragraphe que nous étudions en ce moment. Nous en sommes à la page 7, où il est question du trafic-marchandises, et nous pourrions ensuite aborder la section du rapport qui traite du service des voyageurs. Comme votre question se rapporte à un autre sujet, vous pourriez peut-être la poser lorsque nous serons rendus à la page 11. J'aimerais que vous posiez vos questions suivant l'ordre que nous avons adopté. Pour le moment, nous devrions nous en tenir au trafic-marchandises. Si vous avez d'autres questions au sujet du trafic-marchandises, je vous prierais de les poser avant que nous abordions la partie suivante du rapport qui traite des voyageurs.

M. FISHER: Dans le premier paragraphe du rapport, vous signalez que l'année 1957 a été défavorable du point de vue financier. Nous avons examiné certains des obstacles qui ont entravé les progrès de la compagnie jusqu'en 1957 et que vous êtes en train de franchir. Ces obstacles éliminés, le National-Canadien devait enfin commencer à rapporter des bénéfices, et je croyais que vous aviez à peu près atteint ce stade. Mais voici que surgissent de nouvelles difficultés.

M. Gordon: Je ne partage certainement pas votre opinion sur ce point. Je crois que je serais en mesure de vous fournir une meilleure réponse lorsque nous aborderons l'étude de nos prévisions budgétaires. Je pourrais vous citer des chiffres à ce moment-là et je serai en mesure de vous fournir une réponse plus satisfaisante.

M. FISHER: Est-ce que votre réponse s'appliquera au point que je viens de soulever? Quelle serait la situation si vos frais fixes n'avaient pas été modifiés?

M. GORDON: En 1952, le remaniement du capital a relevé le National-Canadien de l'obligation de payer l'intérêt sur les dettes de six compagnies qui avaient fait faillite. Cette obligation représentait un fardeau onéreux, car l'intérêt que nous devions payer s'élevait à 25 millions de dollars par année.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Nous aborderons l'étude de la situation financière de la compagnie plus tard, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. PASCOE: Le fait que l'on prévoit une récolte de céréales plus abondante cette année aura-t-il de l'influence sur la concurrence entre le service de transport ferroviaire et les compagnies de camionnage?

M. GORDON: Il va de soi que le volume de notre trafic-marchandises augmentera si l'on nous confie les livraisons de céréales. Pour le moment, les perspectives sont très encourageantes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du trafic-marchandises? J'aimerais que vous les posiez tout de suite, afin que nous puissions procéder suivant l'ordre que nous avons adopté et progresser dans nos délibérations. Si vous n'avez pas d'autres questions...

M. ROBICHAUD: Pouvez-vous me dire, monsieur le président, si on a songé à reviser le tarif-marchandises pour le transport du bois vert destiné à la transformation? Il existe un commerce de bois vert dans les provinces Mariti-

mes et cette marchandise est expédiée, par exemple, de la Nouvelle-Écosse à des scieries du Nouveau-Brunswick. Cependant, les taux de transport exigés sont excessifs.

M. GORDON: C'est là l'opinion de l'expéditeur.

M. ROBICHAUD: C'est l'opinion de tout le monde. Le commerce du bois vert, qui constituait autrefois un marché important des provinces Maritimes, est presque disparu.

M. GORDON: Cette question a été discutée il y a quelques années. Dans ce cas particulier, il va de soi que l'augmentation des taux de transport ne résulte pas d'une augmentation générale du tarif-marchandises autorisée par la Commission des transports. Il s'agit, je le répète, d'un cas particulier qui ne concerne qu'une seule marchandise et qui s'applique à une région déterminée. Nous tenons toujours les questions de ce genre à l'étude. Nous déterminons si le transport de la marchandise jusqu'à son marché est rentable. Si je me rappelle bien, la hausse des taux de transport était attribuable à la transformation du bois vert. Le tarif-marchandises du bois séché au four n'était pas le même que celui du bois vert. Je me rappelle que nous avons étudié la question à ce moment-là et que nous en avons encore discuté par la suite.

M. CHEVRIER: J'aimerais à poser une question au ministre des Transports. Le paragraphe 10 fait mention de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et signale que le gouvernement a relevé ses subventions de 20 à 30 p. 100. Pouvez-vous me dire si le gouvernement songe encore à augmenter les subventions qu'il accorde pour le transport des marchandises en provenance des provinces Maritimes?

M. HEES: Cette question est toujours à l'étude mais il n'y a rien de définitif pour le moment.

M. CARTER: J'aimerais à savoir, monsieur Gordon, si le tarif-marchandises entre deux stations ferroviaires de Terre-Neuve est calculé de la même façon que dans le reste du pays, c'est-à-dire d'après le nombre de milles du parcours ou d'après d'autres normes. En d'autres termes, le tarif-marchandises du National-Canadien est-il le même à Terre-Neuve que dans les autres provinces?

M. GORDON: Les taux de transport sont les mêmes pour tout le Canada.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du transport des marchandises? Êtes-vous prêts à aborder l'étude des paragraphes suivants?

M. FISHER: Vous aviez l'intention d'améliorer votre service en affectant un wagon spécial au transport du bois à pâte. Avez-vous donné suite à ce projet?

M. GORDON: Nous avons préparé les plans d'un wagon et nous l'avons monté avec l'aide de deux ou trois compagnies. En ce moment, nous sommes en train d'en faire l'essai. Nous essayons d'élaborer un programme qui nous poussera à faire construire un bon nombre de ces wagons. Nous avons fait des démarches auprès de plusieurs compagnies de bois à pâte et nous leur avons proposé un tarif spécial si elles se servent du wagon destiné au transport de cette marchandise.

Il nous faut arriver à une entente avec des compagnies et être certains d'obtenir un rendement maximum du wagon en question. Sinon, sa mise en service serait une mauvaise affaire. Nous essayons de préparer un accord avec plusieurs compagnies et, à l'heure actuelle, nous espérons mener nos négociations à bonne fin.

M. FISHER: La compagnie américaine Hammermill a mis fin à ses opérations à la tête des Grands lacs, parce que, entre autres raisons, le transport ferroviaire y était trop coûteux. La région où elle faisait affaire se trouve

au nord des lignes du National-Canadien. Je me demande si vous avez examiné la possibilité de réduire le tarif-marchandises ou si vous avez trouvé un autre moyen d'employer vos wagons spéciaux pour le transport du bois à pâte dans cette région?

M. GORDON: L'Abitibi fait affaire dans cette région, n'est-ce pas?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Nous venons de conclure un accord avec l'Abitibi au sujet du transport du papier-journal, je crois.

M. FISHER: Cet accord a-t-il été approuvé par la Commission des transports?

M. GORDON: L'approbation de la Commission n'est pas nécessaire. Nous déposons l'accord au bureau de la Commission; mais, à l'heure actuelle, la loi nous permet de fixer un taux convenu. Nous n'avons qu'à le déclarer à la Commission et il devient immédiatement en vigueur s'il n'est pas contesté. Dans le cas qui nous occupe, il n'y a pas eu de contestation et je ne vois pas pourquoi il y en aurait, car le tarif que nous avons fixé est tout à fait raisonnable.

M. FISHER: La compagnie Hammermill faisait affaire à Kowkash, au nord des lignes du National-Canadien, d'où elle expédiait du bois à pâte aux États-Unis. Je me suis renseigné sur cette affaire et j'ai appris qu'elle n'avait pu obtenir une diminution suffisante du tarif-marchandises pour rester en affaires. C'est la raison pour laquelle je vous propose d'examiner la situation dans cette région.

M. GORDON: Avant tout, dans chacun de ces cas particuliers, nous devons procéder avec beaucoup de prudence. C'est là une des conditions qui pose un frein à notre activité dans l'entreprise ferroviaire, mais j'estime qu'elle constitue en même temps une sauvegarde. Le tarif que nous déterminons doit être équitable pour tous les intéressés.

En second lieu, il nous faut tenir compte de nos dépenses. Nous ne pouvons pas établir un nouveau service à moins d'obtenir un tarif qui nous rapportera des profits ou qui, au moins, ne produira pas de déficit. Je ne connais pas la situation dans le cas particulier que vous me signalez, mais je suis assuré que le problème doit se poser. Naturellement, il se peut aussi qu'une compagnie de bois à pâte soit économiquement désavantagée en raison de sa situation géographique.

M. FISHER: C'est là une des causes de mécontentement de tous ceux qui s'occupent du commerce de bois à pâte de Sioux Lookout à Nakina. Ils ont de la difficulté à faire transporter leur produit.

M. GORDON: N'oubliez pas, cependant, que le tarif-marchandises est calculé d'après les dépenses de la compagnie de chemin de fer. Nous ne possédons pas de formule magique et nous ne pouvons pas établir un nouveau service si les dépenses d'exploitation qu'il entraîne sont trop lourdes.

Lorsque nous établissons un tarif, il nous faut tenir compte des dépenses occasionnées par la mise en service des trains, par l'entretien et par la remise en état de notre matériel.

M. FISHER: Avez-vous déjà songé à convenir d'un tarif avec l'usine de bois à pâte de Kenora pour y transporter le bois à pâte en longeant le chemin de Red Lake?

M. GORDON: J'examinerai volontiers cette question. Où est-ce?

M. FISHER: A Kenora. Le bois à pâte est expédié de Quibell.

M. GORDON: Dans ce cas, vous vous trompez de chemin de fer.

M. FISHER: Il a été question que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien envoient tous deux un camion de Winnipeg pour desservir le moulin de Kenora.

M. GORDON: C'est la compagnie *M. and O.* qui exploite, je crois, le moulin dont vous parlez, à Kenora.

M. FISHER: C'est cela. Elle fait affaire le long du chemin de Red Lake qui s'étend au nord de Quibell, près de Sioux Lookout.

Le PRÉSIDENT: Comme M. Gordon l'a fait remarquer, il faut tenir compte de la concurrence et du tarif général qui est imposé à toutes les compagnies. Ce tarif général s'applique aux compagnies *M. and O.*, Abitibi, K.V.P. et plusieurs autres.

M. FISHER: Ces compagnies disent que les chemins de fer ne s'occupent pas suffisamment de leurs requêtes.

M. GORDON: J'ai peine à croire que les compagnies de chemin de fer ne s'occupent pas suffisamment de leurs requêtes. On peut facilement constater que nous faisons beaucoup de transport de marchandises dans le nord de l'Ontario à des taux peu élevés et à des taux convenus là où les parcours sont longs, et cependant nous ne retirons presque pas de bénéfices de ces services. Plus que toute autre entreprise les compagnies de chemin de fer sont sensibles aux besoins des consommateurs. Mais nous perdriions notre temps à essayer de faire comprendre les problèmes de l'économie ferroviaire aux consommateurs des produits de base.

Je fais de mon mieux en vue de réduire les dépenses. Mais, pour diverses raisons, tous mes efforts aboutissent à des échecs. Cependant, nous devons parler en hommes d'affaires qui appuient leurs discussions sur des chiffres: j'estime quelles seront nos dépenses, et nous sommes toujours prêts à étudier l'établissement d'un tarif-marchandises en tenant compte de ces dépenses.

Le PRÉSIDENT: J'ai eu une certaine expérience au sujet du transport du bois à pâte. Dans la région de la rivière English, en arrière de Kenora, là où l'Abitibi et d'autres compagnies font affaire, le transport du bois devient de plus en plus coûteux et les compagnies de camionnage enlèvent du trafic au chemin de fer. On se sert maintenant de gros camions. Dans la plupart des cas, il faut recueillir le bois et le camionner sur des distances qui atteignent jusqu'à 20 ou 25 milles. Parfois il faut le transporter par camion après l'avoir fait passer par des cours d'eau. Ces travaux de manutention font monter considérablement le coût du transport du bois à pâte. Un bon nombre de compagnies, y compris l'*International Paper* à Québec, estiment que leurs dépenses augmentent sensiblement lorsqu'elles doivent faire sortir le bois du terrain d'abattage, le faire passer par des cours d'eau et le transporter ensuite jusqu'à un embranchement de chemin de fer. Plusieurs compagnies font construire des routes pour transporter leur bois directement par camions.

Je crois que la compagnie *International Paper* fait camionner son bois sur un parcours de 25 ou 30 milles et qu'on fait la même chose à Bathurst. J'ignore si l'Abitibi se sert de camions, car la construction des routes est plus coûteuse dans la région des lacs English. Il s'agit de savoir s'il est préférable ou non de faire construire des routes directes ou de faire passer le bois par des cours d'eau après l'avoir sorti du terrain d'abattage et de le transporter ensuite jusqu'à la voie ferrée. Sous ce rapport, les compagnies de chemin de fer font face à une concurrence qui augmente avec les années à mesure que l'on pénètre plus avant dans la forêt et que les chantiers deviennent plus éloignés.

C'est la raison pour laquelle on peut s'attendre, du moins je le crois, que la concurrence deviendra de plus en plus forte chaque année. Auparavant, lorsqu'un embranchement ferroviaire longeait le terrain d'abattage et qu'on pouvait charger directement le convoi, les camions n'étaient pas une cause de concurrence. Mais les compagnies se mettent à envisager la construction de routes directes lorsqu'elles sont obligées de camionner le bois jusqu'aux cours d'eau, de le faire passer par ces cours d'eau et de le transporter ensuite jusqu'au train ou jusqu'à l'élévateur.

M. GORDON: S'il y a des cas particuliers qui vous intéressent, monsieur Fisher, soyez assuré que nous accueillerons volontiers vos questions et que nous tâcherons de vous donner tous les renseignements que nous possédons.

M. FISHER: J'aimerais que vous examiniez la situation dans la région de Kowkash.

M. CARTER: Le tarif-marchandises du chemin de fer s'applique-t-il aussi aux marchandises qui sont transportées par voie des eaux à Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui, en général, on considère le transport par bateau comme faisant partie du réseau ferroviaire. Ce fut là une des conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada. Le moyen de transport qui relie Sydney à Port-aux-Basques est considéré comme une partie du réseau ferroviaire, ou, en d'autres termes, comme un pont de chemin de fer.

M. CARTER: Le même tarif s'applique donc dans les deux cas.

M. GORDON: Vous parlez du cabotage, n'est-ce pas?

M. CARTER: Oui. Je parle des marchandises qui sont transportées de Port-aux-Basques à des localités situées le long de la côte.

M. GORDON: Dans le cas des marchandises qui sont transportées de la terre ferme à un port situé sur la côte...

M. CARTER: Alors?

M. GORDON: ...le tarif est le même que celui du chemin de fer. Mais je ne saurais vous donner une réponse précise dans le cas de la marchandise qui est transportée entre deux ports côtiers. Je ne suis pas certain que le tarif ferroviaire soit en vigueur dans ce cas-là. Je crois que oui, mais il me faudrait vérifier. Je ne veux pas vous donner des réponses dont je ne suis pas sûr, car je sais que vous me feriez faire une mise au point plus tard.

M. CARTER: Il y a plusieurs industries à Terre-Neuve qui considèrent le tarif-marchandises comme l'un des obstacles à leur expansion. Ainsi, par exemple, nous avons une industrie de ciment à Corner Brook. Il paraît que le transport du ciment entre Corner Brook et St-Jean (T.-N.) est plus coûteux que le transport du ciment européen par voie des eaux. Tenez-vous compte de cette forme de concurrence lorsque vous fixez vos taux? Seriez-vous obligés d'étendre à tout le réseau les modifications que vous pourriez apporter au tarif-marchandises entre St-Jean et Corner Brook en vue de faire face à cette concurrence?

M. GORDON: Non. Nous avons le droit d'établir un taux qui permettra de répondre à la concurrence. Nous considérons les conditions particulières de cette concurrence dans chaque cas. S'il y a concurrence entre le ciment européen et le ciment de Corner Brook pour le transport à St-Jean, je puis dire, d'une façon générale, que nous pouvons faire disparaître cette concurrence.

M. CHEVRIER: J'aimerais à poser une question au sujet du paragraphe 9 et de la demande d'augmentation tarifaire de 3.6 p. 100. Pouvez-vous nous dire le montant des recettes que le National-Canadien aurait enregistrées au moyen de cette augmentation?

M. GORDON: Environ huit millions et demi de dollars par année.

M. CHEVRIER: Quelle aurait été l'augmentation du revenu dans le cas du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: A peu près 60 p. 100 de ce montant. L'augmentation du revenu du Pacifique-Canadien est d'environ 60 p. 100 celle du National-Canadien. Mais ce n'est là qu'une réponse approximative.

M. CHEVRIER: L'augmentation sur les deux réseaux s'élèverait à environ 13 ou 14 millions de dollars?

M. GORDON: C'est cela.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avez-vous l'intention d'apporter des améliorations au matériel roulant de votre service de voyageurs au cours de l'année prochaine?

M. GORDON: Nous comptons seulement remplacer le matériel en mauvais état.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Est-ce que vous ne ferez pas l'achat d'un train en acier inoxydable?

M. GORDON: Non. En ce moment, le service des voyageurs est un des problèmes qui nous cause le plus de tracas. C'est celui de nos services qui nous fait subir les plus lourdes pertes et nous serons obligés de prendre des mesures pour améliorer cette situation. D'après mes prévisions, la ligne de conduite que nous allons suivre ne favorisera pas d'autres dépenses en immobilisations, mais elle prendra plutôt une orientation contraire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je parle sans connaître tous les détails de l'affaire, mais ne pensez-vous pas que le Pacifique-Canadien a fait une heureuse expérience lorsqu'il a accéléré la vitesse de ses trains dans tout le Canada en plus de mettre des wagons très modernes à la disposition des voyageurs? Ne croyez-vous pas que cela a eu pour résultat de renforcer la concurrence et de vous enlever de la clientèle? Le Pacifique-Canadien n'a-t-il pas trouvé avantage à faire de nouvelles dépenses?

M. GORDON: Nous avons fait une expérience analogue. Nous avons dépensé de très fortes sommes, proportionnellement plus élevées que le Pacifique-Canadien. Pour répondre à ce que vous me demandez, je puis vous dire que la mise en service des wagons à dôme est la seule chose qui a frappé l'imagination des gens, et c'est aussi le seul domaine où nous n'avons pas répondu à la concurrence. Pour répondre à la concurrence, il n'est pas nécessaire de faire exactement les mêmes choses que son concurrent. Nous n'estimons pas que le National-Canadien trouverait avantage à faire une dépense considérable pour acheter des wagons à dôme.

M. BROOME: Avez-vous fait une étude des services de voyageurs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en vue d'établir une comparaison entre les recettes du trafic-voyageurs des deux compagnies?

M. GORDON: Nous l'avons fait de notre mieux. Nous ne pouvons pas prendre communication des livres du Pacifique-Canadien, mais nous avons fait une certaine comparaison du point de vue des services.

M. BROOME: Pensez-vous que la situation du Pacifique-Canadien soit la même que la vôtre?

M. GORDON: Toutes proportions gardées, elle doit l'être. Du moins, c'est mon avis.

M. BROOME: J'ai voyagé sur les deux réseaux et je vous avoue en toute franchise que j'aime particulièrement à voyager dans le "Canadian", qui est exploité par le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: C'est le matériel qui vous plaît, ou ...

M. BROOME: C'est le matériel.

M. GORDON: Je suis surpris de vous entendre émettre cette opinion.

M. BROOME: Naturellement, je suis un voyageur qui ne vous rapporte pas de recettes.

M. GORDON: Abstraction faite des avantages des wagons observatoires, je suis certainement prêt à soutenir que le matériel du National-Canadien est d'aussi bonne qualité que celui du Pacifique-Canadien du point de vue du confort du voyageur.

M. CARTER: J'aimerais à poser une question au sujet du paragraphe 12. Le tarif pour les wagons complets est-il le même à Terre-Neuve que dans les autres provinces?

M. GORDON: Vous voulez parler des taux spéciaux que nous accordons pour le transport de divers genres de denrées sur un trajet particulier. Ces taux peuvent être mis en vigueur à Terre-Neuve.

M. CARTER: Certains expéditeurs terre-neuviens en bénéficient-ils actuellement?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Y a-t-il un tarif spécial pour le transport du ciment?

M. GORDON: J'ignore si nous avons établi un tarif spécial pour cette marchandise. Je ne le crois pas. Il me faudrait vérifier le tarif particulier qui s'applique à cette marchandise. Cependant, s'il existe un tarif spécial de wagon complet pour le transport du ciment, les expéditeurs de Terre-Neuve doivent en bénéficier. A ce que je comprends, vous voulez vous assurer que nous ne privons les expéditeurs de Terre-Neuve d'aucun des taux spéciaux que nous avons établis.

M. CARTER: Je m'intéresse à la question générale des taux de transport que vous accordez aux expéditeurs pour les attirer.

M. GORDON: Les taux de transport dont il est question sont établis en raison de la concurrence, et nous les accordons aux expéditeurs afin de les inciter à utiliser les wagons à leur pleine capacité. Ce sont des taux spéciaux qui s'appliquent seulement lorsque les chargements de marchandises remplissent les wagons à leur maximum.

M. CARTER: L'usine de ciment de Corner Brook bénéficierait-elle du même tarif spécial que dans les autres provinces si elles réussissait à charger un de vos wagons à sa pleine capacité?

M. GORDON: Oui. Elle en bénéficierait comme tout autre expéditeur s'il y a un tarif de wagons complets qui s'applique à cette catégorie de marchandises.

M. CARTER: Y a-t-il une différence prononcée entre les taux réguliers et les taux pour les wagons complets?

M. GORDON: Les taux pour les wagons complets dont nous venons de parler sont en réalité des taux spéciaux. Ils s'appliquent seulement à certaines marchandises désignées.

M. CARTER: Vous parlez toujours des taux de transport destinés à attirer la clientèle n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est cela. En ce moment, je ne me rappelle pas si nous avons établi un tarif de wagon complet pour le transport du ciment. Le ciment est une marchandise lourde et je ne crois pas qu'il figure sur la liste des marchandises qui bénéficient d'un tarif spécial.

M. CARTER: Si l'expéditeur de Terre-Neuve est sujet au même tarif que l'expéditeur de toute autre province, cela veut dire qu'il est désavantagé, puisque les wagons qu'il a à sa disposition sont beaucoup plus petits.

M. GORDON: Ce facteur entre en ligne de compte. Cependant, vous n'auriez pas dû choisir le ciment comme exemple. C'est la raison pour laquelle je suis dérouté. Le ciment est une marchandise très lourde qu'on ne camionne pas sur de longs trajets. Nous n'avons recours au tarif spécial de wagons complets, pour le transport de certaines marchandises, que lorsque nous sommes assurés qu'il y a moyen de faire le transport aux mêmes taux qu'une compagnie de camionnage.

M. CARTER: Dans ce cas, prenons le contre-plaqué comme exemple.

M. GORDON: Je puis vous assurer que nous tiendrions compte de la différence entre la capacité maximum d'un wagon de Terre-Neuve et celle d'un wagon des autres provinces dans tous les cas où il y aurait lieu d'accorder un tarif spécial de wagons complets.

M. FISHER: Lors d'une réunion précédente, vous aviez manifesté une certaine inquiétude parce que, à la suite d'une modification des taux, on transportait un nombre croissant d'automobiles par bateau à la tête des Grands lacs. Quels ont été les effets des nouveaux wagons que vous avez mis en service en vue de récupérer ce trafic?

M. GORDON: Cette mesure a apporté une solution au problème, qui était la conséquence d'une pratique adoptée par certaines compagnies. Celles-ci confiaient des automobiles à des étudiants d'université qui devaient se rendre dans l'Ouest du Canada et qui se chargeaient de les livrer aux marchands. Les voitures transportées de cette façon étaient considérées comme non usagées. Nous avons établi nos taux de façon à répondre à cette forme de concurrence et nous avons réussi.

M. FISHER: Quelle est la situation en ce qui a trait à la concurrence que vous font les compagnies de bateaux à la tête des Grands lacs?

M. GORDON: Nous avons établi nos taux de façon à faire face à cette concurrence également. A cette époque nous avons étudié les taux exigés par les compagnies de navires à vapeur. Nous avons discuté longuement la possibilité de construire des navires d'un modèle spécial destinés au transport des automobiles, mais le projet n'a pas été réalisé. Notre tarif-marchandises a probablement été l'une des raisons pour lesquelles les compagnies ont renoncé à maintenir ce genre de concurrence. Le National-Canadien a accompli une autre réalisation dans ce domaine. Nous avons mis au point un nouveau modèle de wagon appelé "transporteur d'automobiles" et destiné spécialement au transport des voitures. Ce wagon peut recevoir huit automobiles, tandis qu'un wagon fermé ordinaire n'en reçoit que trois ou quatre. Il n'y a pas tellement longtemps que nous avons mis ces wagons en service. L'entreprise a été couronnée de succès, car ils sont en grande demande.

M. FISHER: On s'est beaucoup préoccupé des installations du National-Canadien à la tête des Grands lacs. Il y a une compagnie ferroviaire qui dessert cette région. Il s'agit, je crois, de la *Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company*. Cette ligne de chemin de fer est-elle en mesure de vous faire concurrence dans la région de la tête des Grands lacs?

M. GORDON: A quel point de vue? Du point de vue de la qualité des services? M. Dingle peut sans doute répondre à cette question.

M. DINGLE: Je serais de cet avis.

M. GORDON: La ligne que nous exploitons à la tête des Grands lacs n'est pas une des plus importantes de notre réseau.

M. DINGLE: Non. C'est une voie principale d'importance secondaire.

M. GORDON: Elle répond très bien aux besoins de cette région.

M. FISHER: Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien n'ont pas vu d'un œil favorable la décision de faire construire un terminus à la tête des Grands lacs. Cette décision a été prise par le gouvernement à la suite des requêtes que les gens de l'Ouest du Canada lui avaient adressées. Comment envisagiez-vous la situation dans cette région?

M. GORDON: Vous voulez parler du projet de construction d'un terminus conjoint?

M. DINGLE: Pour la voie maritime?

M. FISHER: C'est cela.

M. GORDON: Au début, lorsque la question a commencé à être discutée, les compagnies ferroviaires ont bien fait comprendre que, de leur avis, il ne leur incombait pas d'assumer le coût de la construction d'un terminus de ce genre. Mais nous n'avons jamais signifié au gouvernement que nous refuserions de faire construire un terminus conjoint et nous avons accepté de participer au projet sans tarder.

M. FISHER: D'une certaine façon, les entrepreneurs en camionnage ont considéré la décision du gouvernement comme une victoire. Quels sont vos projets pour répondre à la concurrence qui sera intensifiée par suite de la construction de ce terminus?

M. GORDON: Je me demande si je puis répondre à cette question. La seule réponse que je puis vous donner, c'est que nous avons l'intention de fournir les meilleurs services de transport possible en vue de faire face à la concurrence.

M. CHEVRIER: Les affaires du National-Canadien vont-elles subir une baisse par suite de la construction de ce terminus?

M. GORDON: C'est ce que je me demande moi aussi. Je ne le crois pas, cependant. Le terminus sera construit pour faciliter le transbordement des marchandises qui seront transportées le long de la voie maritime. Je ne vois pas la raison pour laquelle nous serions incapables de maintenir nos positions, comme par le passé. Je ne partage pas l'opinion de M. Fisher. Les camionneurs n'ont pas remporté une victoire parce que, à ma connaissance, il n'y a pas eu de conflit.

M. HARDIE: J'aimerais à poser une question à laquelle vous pourriez répondre plus tard. Je me demande si vous pouvez établir une comparaison du tarif-marchandises entre Senneterre, Québec et Chibougamau et du tarif-marchandises sur la ligne de la *Northern Alberta Railways*, entre Edmonton et Waterways.

M. GORDON: De quelle marchandise parlez-vous?

M. HARDIE: Le minerai, par exemple.

M. GORDON: A quoi voulez-vous que je compare le tarif-marchandises entre Senneterre et Chibougamau?

M. HARDIE: Au tarif-marchandises entre Edmonton et Waterways.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas besoin de répondre à cette question tout de suite, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je puis fournir une réponse tout de suite. Nous ne transportons pas de minerai entre Edmonton et Waterways.

M. HARDIE: Vous vous occupez du transport du minerai qui est extrait à la mine Eldorado, à Fort Radium. Le minerai est transporté de Waterways à Edmonton et il est entreposé pendant tout l'hiver.

M. GORDON: De quel genre de minerai s'agit-il?

M. HARDIE: Du minerai d'uranium.

M. GORDON: On ne produit pas de minerai d'uranium à Senneterre ni à Chibougamau.

M. HARDIE: D'accord. Mais vous transportez quand même du minerai entre ces deux localités.

M. GORDON: Il ne s'agit pas de la même sorte de minerai et il n'y a donc pas de concurrence. Les taux de transport de l'uranium ne peuvent être comparés au tarif-marchandises des différents produits qui sont transportés entre Senneterre et Chibougamau. Je regrette de ne pouvoir vous donner une réponse d'ordre général et de ne pouvoir vous dire si nos taux sont plus élevés dans telle région que dans telle autre. Si vous spécifiez quelle catégorie de marchandises vous intéresse particulièrement, je me ferai un plaisir de vous fournir les renseignements que vous désirez.

M. HARDIE: Je vous remettrai plus tard une liste de marchandises.

M. GORDON: Je l'examinerai avec plaisir.

M. CHEVRIER: Vous dites qu'il faut prendre comme exemple une même catégorie de marchandises si l'on veut établir une comparaison des taux de transport sur un parcours déterminé?

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Quelles sont vos relations avec la compagnie *Canadian National Steamship*?

M. GORDON: Nous nous en tenons à des échanges de service. Nous avons conclu un accord avec la *Canadian Steamship Lines*. Nous mettons nos installations, surtout à la tête des Grands lacs, à Port Arthur, où nous avons un vaste hangar. Mais nous nous en tenons à des échanges de service.

M. FISHER: Au cours de l'année écoulée, y a-t-il eu des discussions au sujet des taux exigés pour le transport du minerai de fer dans la région de la tête des Grands lacs?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Ces taux ont-ils été relevés au cours de l'année dernière?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Toutefois, ils ont été relevés il y a quelques années. L'entente que nous avons conclue avec les gens de Steep Rock stipule que nos taux varieront plus ou moins selon les taux que peuvent soutenir les deux compagnies qui desservent cette localité pour répondre à la concurrence.

M. FISHER: D'après certaines rumeurs, il est possible que l'on construise un autre quai pour le transbordement du minerai à la tête des Grands lacs. Cela vous obligera-t-il à modifier vos projets?

M. GORDON: Au contraire, cela fait partie de nos projets. Nous avons déjà fait agrandir les quais destinés au transbordement du minerai. Les travaux ont été terminés l'an dernier. Nous remplacerons le pont à tréteaux. Nous nous proposons de garder le pas par rapport à la production du minerai dans la région, et le nouveau quai ne restera pas inactif.

M. ROBINSON: Vous avez dit, je crois, que le camionnage du ciment ne présente pas une très forte concurrence. N'avez-vous pas signalé aussi que les gros camions de transport vous enlèvent du trafic en ce qui concerne les chargements plus considérables de ciment et de farine?

M. GORDON: De plus en plus, on se sert de ces gros camions. J'ai surtout examiné cette situation par rapport à Terre-Neuve.

M. ROBINSON: En Ontario, on peut constater qu'on se sert beaucoup des gros camions de transport pour faire des livraisons de ciment.

M. GORDON: Oui. Les gros camions de transport sont de plus en plus en demande. Je ne puis m'empêcher de faire remarquer que cela commence à embarrasser les préposés à la circulation.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à passer à la section suivante du rapport qui s'intitule "Voyageurs".

M. ROBINSON: Pouvez-vous nous dire, monsieur Gordon, si vous avez l'intention d'acheter d'autres automotrices et d'autres wagons de type Budd pour desservir les voyageurs?

M. GORDON: Oui. Nous avons développé nos services à cet égard et nous avons inscrit plusieurs montants à cette fin dans notre budget. Mon rapport indique que nous exploitons 27 automotrices. De plus, nous sommes en train d'étudier des projets qui nécessiteront la mise en service de 15 nouvelles automotrices en 1958. Nous avons tenu compte de l'achat de ces nouvelles voitures dans notre budget. Nous continuons à examiner la situation dans les diverses régions où nous croyons que ces automotrices permettraient d'améliorer les services et de réduire les frais d'exploitation.

M. ROBINSON: L'usage des autobus sur rail n'est probablement pas répandu au Canada, mais l'est-il dans d'autres pays?

M. GORDON: A ma connaissance, on n'a pas encore eu de succès dans ce domaine. Je m'intéressais vivement à cette question lorsque je suis entré au service du chemin de fer, mais on m'a montré que ce système n'offrait aucun avantage. Nous possédons des voitures de ce genre que nous employons pour l'entretien des voies. Mais l'emploi des autobus sur rail n'offrirait pas davantage en ce qui concerne le service des voyageurs.

M. ROBINSON: Au paragraphe 15, je constate que les voyageurs de banlieue représentent 37.4 p. 100 du nombre total des voyageurs transportés et 3 p. 100 des recettes provenant des services de voyageurs. A première vue, le service de banlieue me fait l'effet d'être un peu subventionné.

M. GORDON: Cela ne fait pas de doute. Tous nos services de banlieue sont déficitaires et continueront d'enregistrer des déficits, peut-être de plus en plus considérables. Dans son ensemble, notre service de voyageurs ne rapporte pas de profit et continuera d'être déficitaire. C'est le problème le plus épineux qui se présente dans l'industrie du chemin de fer. Le service de banlieue, surtout, nous donne du fil à retordre.

M. ROBINSON: J'imagine que vous exploitez seulement des services de banlieue dans les plus grandes villes.

M. GORDON: Oui. Nous exploitons seulement des services de banlieue dans les villes où la circulation est très dense. Nous discontinuons le service de banlieue partout où cela est possible. C'est ce que nous avons fait dans les comtés du sud de Montréal au cours de ces dernières années.

M. ROBINSON: Pensez-vous que le train de banlieue sert surtout à transporter les ouvriers?

M. GORDON: Non. Si vous examinez les voyageurs d'un train de banlieue qui à Toronto le matin, vous verrez des gens de tous les métiers et de toutes les classes sociales: commis, hommes d'affaires, et autres. Je ne dirais pas que le service de banlieue est surtout destiné au transport des ouvriers. Il sert au transport des gens de toutes les classes de la société.

M. ROBINSON: Ne pensez vous pas que le service de banlieue favorise la décentralisation des agglomérations urbaines et que les gens seraient peu portés à habiter la banlieue s'il n'existait pas?

M. GORDON: Il y a une bonne part de vérité là-dedans. Il est certain que les gens seraient moins portés à habiter la banlieue si on ne mettait pas des moyens de transport rapide à leur disposition. Mais je ne crois pas que la discontinuation du service ferroviaire puisse changer la situation. On se servirait davantage d'autobus ou de voitures privées et les habitants de la banlieue réclameraient l'aménagement d'un plus grand nombre de passages souterrains.

M. ROBICHAUD: Le paragraphe 16 indique que le National-Canadien a transporté 95,000 immigrants depuis les ports de l'Atlantique. Ces voyageurs ont-ils été transporté au tarif régulier ou à un tarif spécial?

M. GORDON: Si j'ai bonne mémoire, les immigrants bénéficient d'un tarif spécial. C'est là une autre question qui pose des problèmes. Je puis vous dire, en général, que nous travaillons en collaboration avec les compagnies de navigation et que nous recueillons les immigrants aux ports pour les transporter à leurs lieux de destination dans toutes les parties du Canada.

M. CHEVRIER: Le gouvernement assume-t-il une partie des frais de ce programme?

M. GORDON: Non. En général, nous transportons les immigrants dans des trains spéciaux, ce qui assure un service plus rapide qu'à bord des trains réguliers.

M. CARTER: Pensez-vous que la diminution du nombre de voyageurs de banlieue soit attribuable à la hausse des taux?

M. GORDON: La hausse des taux y a peut-être contribué, mais je ne crois pas que ce soit là la véritable raison. Cependant, nous avons discontinué certains services de banlieue. Je pense, en particulier à la ligne des comtés du sud de Montréal.

M. CARTER: Avez-vous discontinué le service du dimanche soir entre Toronto et Ottawa ou entre Toronto et Montréal? Avez-vous réduit le nombre des trains affectés au service entre Toronto et Ottawa.

M. ROBINSON: Si cela était je ne serais pas à Ottawa ce matin.

M. CARTER: Comme je suis arrivé à l'aéroport de Toronto dimanche soir et qu'il n'y avait pas d'envolée qui me convenait je me suis informé de l'heure du départ du train. On m'a répondu qu'il n'y en avait pas.

M. GORDON: Je n'ai pas en main l'horaire du service entre Toronto et Ottawa.

M. ROBINSON: Je crois que M. Carter veut parler du second train de nuit qui n'est pas mis en service certains dimanches de l'été.

M. GORDON: C'est cela. Ce service est suspendu les samedis et les dimanches du 7 juin au 7 septembre inclusivement.

M. FISHER: J'aimerais à poser une question à M. Gordon.

L'an dernier lorsque M. Hamilton de York-Ouest vous a demandé la raison pour laquelle vous avez remplacé les trains par des autobus entre Fort William et Longlac, vous avez répondu: "Nous avons fait une étude de la situation et nous avons conclu qu'un service d'autobus est moins coûteux qu'un service d'auto-rail." Par après, vous avez ajouté: "L'usage des autobus réduit nos pertes. Mais je n'ai pas étudié la question en détail et j'ignore si, dans son ensemble, ce service rapporte quelque profit." Pouvez-vous me fournir des renseignements au sujet de l'exploitation de ce service? Les représentants des deux syndicats m'ont demandé de prendre des renseignements pour savoir s'il y a moyen de mettre un auto-rail en service entre ces deux localités. J'ai reçu une réponse très vague de votre bureau et j'aimerais avoir de plus amples renseignements là-dessus. Je sais qu'on portera de nouveau cette question à mon attention lorsque je retournerai chez moi.

M. GORDON: Je n'ai pas, en ce moment, les documents qu'il me faudrait pour traiter cette question, mais je me ferai un plaisir de m'en occuper. Je suis fâché d'apprendre que des employés du National-Canadien vous ont fourni une réponse vague.

M. FISHER: Il s'agissait apparemment d'une réponse pour la forme. Encore a-t-elle considérablement tardé.

M. GORDON: Cela n'est pas convenable.

M. FISHER: J'aimerais donc avoir des renseignements sur cette question.

M. GORDON: Sur la mise en service éventuelle d'un auto-rail pour remplacer les autobus?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Cette question n'a pas été portée à mon attention. Il faudra que j'obtienne des renseignements à ce sujet.

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

M. ROBINSON: En ce qui a trait au paragraphe 17, pouvez-vous nous fournir les données qui se rapportent spécifiquement aux services de wagons-restaurants?

M. GORDON: Quelle catégorie de données désirez-vous obtenir?

M. ROBINSON: Celles qui se rapportent au service des wagons-restaurants. Avez-vous réparti entre les divers services les données globales qui se rapportent aux services mentionnés au paragraphe 17?

M. GORDON: Je ne sais pas très bien où commencer. Désirez-vous des renseignements sur le service des wagons-restaurants proprement dits?

M. ROBINSON: Oui.

M. GORDON: Certaines des données que j'ai ici seront peut-être de nature à vous intéresser. Au cours de l'année 1957, nous avons servi 342,429 repas à un prix moyen de 99c. par repas, ce qui a dû entraîner des pertes. Mais cela ne s'est pas indiqué dans le rapport que j'ai en main. Les chiffres que je vous cite se rapportent seulement au service de voitures-dînettes. Le nombre total de repas servis sur tout le réseau s'élève à 2,530,093 et le prix moyen d'un repas est de \$1.48. Chaque repas nous a coûté \$2.21 en moyenne, de sorte que nous avons perdu 73c. par repas.

M. ROBINSON: Cela signifie que vous avez dû décaisser un montant considérable pour subventionner le service des wagons-restaurants, n'est-ce pas?

M. GORDON: En effet. En tenant seulement compte des dépenses réelles, on évalue à près de un million et demi de dollars le total des pertes enregistrées par tous nos services de repas, y compris nos wagons-restaurants, nos voitures-dînettes, nos wagons-cafés, nos wagons-buffets et les autres wagons de ce genre que nous maintenons en service. Cette évaluation ne tient pas compte des dépenses de transport occasionnées par le remorquages des wagons et des autres dépenses de ce genre.

M. ROBINSON: Ces dépenses augmenteraient-elles le déficit de beaucoup?

M. GORDON: Certainement, si on les additionne.

M. CARTER: Votre wagon-buffet est-il plus fréquenté qu'auparavant?

M. GORDON: Nos voyageurs ont bien apprécié le service du wagon-buffet. Les données qui se rapportent à ce service montrent que 1,686,272 repas ont été servis l'an dernier, comparativement à 1,618,985 en 1956. Nos pertes ont légèrement diminué. Elles sont passées de \$1,663,000 en 1956 à \$1,580,000 l'an dernier.

M. CARTER: Le wagon-buffet est-il le même que le wagon-cafétéria?

M. DINGLE: Le wagon-buffet est à la fois un salon et un restaurant. Le wagon-cafétéria dont vous parlez est un wagon d'un autre genre. Nous sommes en train d'en faire l'essai.

M. GORDON: Il n'y a pas longtemps que nous avons mis le wagon-cafétéria en service à titre d'essai. Comme cela remonte seulement à l'an dernier, les données que nous possédons ne sont pas complètes, mais elles indiquent que la mise en service du wagon-cafétéria a été avantageuse. Pour le moment, le revenu total provenant du wagon-cafétéria s'élève seulement à environ \$59,000, tandis que nos pertes atteignent \$19,000. Mais le wagon-cafétéria est fort prisé des voyageurs et les pertes qu'il a occasionnées sont proportionnellement moins élevées que celles des autres wagons du même genre.

M. CHEVRIER: J'aimerais à porter une petite affaire à votre attention. J'ai en main une courte lettre qu'on m'a remise, bien qu'elle n'ait pas été écrite par un de mes commettants. Je vous en donne lecture:

Monsieur,

Je vous envoie, sous pli séparé, un petit paquet en plastique qui contient de la marmelade de déjeuner. Je l'ai acheté au prix de 25c. dans le wagon-restaurant du magnifique train du National-Canadien qui fait la navette entre Chicoutimi et Montréal. Je vous prie de ne pas l'offrir à l'un de vos collègues de la Chambre qui pourrait avoir faim. J'aimerais plutôt que, grâce à votre intermédiaire, il soit retourné d'où il vient, car il semble que le National-Canadien soit plus pauvre que moi.

Je vous remets le tout, non que je veuille vous adresser des critiques, mais parce qu'il m'a semblé à propos de porter cette petite affaire à votre attention. Vous la jugerez comme bon vous semblera. Je suis sûr que vous ne vous servirez pas de la lettre qui est attachée au paquet.

M. GORDON: Cela m'intéresse parce que, à première vue, je crois que c'est là un échantillon qui nous a été fourni par la compagnie Kraft. Je ne vois pas ce qui cloche. Je n'ai pas goûté la marmelade, mais le paquet me paraît propre. Si le voyageur en question a jugé que le paquet ne contenait pas suffisamment de marmelade, il n'avait qu'à s'en procurer un autre.

M. CHEVRIER: Cela commencerait à coûter pas mal cher.

M. GORDON: Le Canada est un pays libre et personne n'est contraint d'acheter de la marmelade.

M. CHEVRIER: Je puis vous prêter la lettre, si vous estimez qu'elle peut vous être de quelque utilité.

M. GORDON: Me permettez-vous de garder le paquet?

M. CHEVRIER: Oui, mais je vous demanderai de me renvoyer la lettre.

M. ROBICHAUD: Voudriez-vous nous dire, monsieur Gordon, quelle est la principale raison pour laquelle les députés ne peuvent se servir de leur passe de chemin de fer sur le Super-Continental à moins d'avoir une permission spéciale, qu'il est difficile d'obtenir au dernier moment? Je veux parler des voyages en direction des provinces de l'Est qui nous obligent à faire une correspondance à Montréal. Je pourrais vous signaler, à titre d'exemple, que mon épouse a déjà manqué sa correspondance à Montréal. Y a-t-il eu un grand nombre de voyageurs sur ce train-là?

M. GORDON: Je dois vous dire que le Super-Continental est un train tout à fait moderne qui a été conçu de manière à transporter les voyageurs à destination en aussi peu de temps que possible. Cela nous oblige naturellement à maintenir le nombre de wagons aussi bas que possible et c'est pourquoi nous estimons que nous étions justifiés d'interdire l'usage des passes de chemin de fer sur ce train-là sauf avec permission spéciale. Pour autant que je le sache, cette permission a été accordée aux épouses des députés toutes les fois qu'une demande expresse a été faite. Mais nous ne pouvons étendre ce privilège en tout temps à toutes les personnes qui détiennent des passes de chemin de fer. Il va sans dire toutefois que les députés peuvent se servir librement de leurs passes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les personnes qui voyagent sur le Super-Continental sont-elles obligées habituellement de retenir leurs places à l'avance?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons jamais mis en vigueur un système de retenue de sièges sur les wagons ordinaires. Je me souviens que nous avons étudié la question, mais je ne crois pas qu'on ait jamais mis en vigueur un système de retenue. Nous avons seulement étudié la question. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne serait pas pratique de retenir des sièges sur les wagons ordinaires. Nous aurions été obligés d'exiger soixante-quinze cents environ sur chaque retenue.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Robichaud?

M. ROBICHAUD: La compagnie "Ontario Northern Railway" a diminué dernièrement les prix demandés pour les repas servis dans ses wagons-restaurants. Je crois que cela provient du fait qu'elle a adopté un nouveau modèle de wagon-restaurant. Pouvez-vous nous dire si la compagnie perd de l'argent?

M. GORDON: Je ne suis pas placé pour vous renseigner à ce sujet, mais je suppose que la compagnie doit y perdre si l'on se fonde sur le fait que nous perdons de l'argent sur les repas que nous servons. N'allez pas croire cependant que je profite de l'occasion pour formuler des critiques. Nous savons fort bien que, si nous voulons attirer des voyageurs, nous devons servir des repas, même si les plus fortes pertes que nous subissons nous viennent de ce service. Nous nous efforçons de garder à un niveau aussi bas que possible les pertes que nous subissons. Nous avons fait diverses tentatives dans le passé dans

l'espoir de réduire nos frais, mais nous nous sommes aperçus que le public canadien tient à un niveau de vie assez élevé. Ces services spéciaux qui fonctionnent à perte proviennent du fait que nous devons faire face à la concurrence.

M. GRILLS: Si l'on songe que le National-Canadien est une entreprise du gouvernement, n'êtes-vous pas d'avis que les particuliers aussi bien que tous les habitants du Canada auraient tout intérêt à voyager sur ce réseau? L'avez-vous déjà signalé dans la publicité que vous faites?

M. GORDON: Non, nous n'en avons jamais parlé. Je suis d'avis que les Canadiens se rendent bien compte du fait qu'ils sont les propriétaires du National-Canadien. Ils ne manquent pas de tenir le National-Canadien pour un des services publics qui leur appartiennent s'ils veulent formuler des griefs, et je puis vous dire qu'ils n'hésitent pas à en formuler. Je doute fort que les Canadiens soient influencés dans leur choix ou dans leur préférence à l'égard d'un réseau de chemin de fer par le fait que ce réseau est une entreprise du gouvernement. Je ne crois pas que ce facteur entre en ligne de compte.

M. CARTER: Avez-vous des données qui nous permettraient d'établir une comparaison entre les frais d'exploitation des services de restaurant sur les trains de Terre-Neuve et les mêmes frais dans le reste du pays?

M. GORDON: J'ignore si nous avons des renseignements à ce sujet. J'estime que nous n'avons pas à nous en soucier. Cela ne nous serait pas d'une grande utilité.

M. CARTER: Ce que je voulais vous faire remarquer, c'est qu'il y a une différence considérable sur les trains de Terre-Neuve en ce qui a trait au service et aux repas. Je ne prétends pas que le service ne soit pas efficace. Je veux seulement vous signaler que les repas ne sont pas les mêmes que ceux qu'on peut se procurer sur le réseau principal. On ne peut pas obtenir le même menu sur les trains de Terre-Neuve que sur le réseau principal.

M. GORDON: Cela pourrait s'expliquer en partie par le fait que nous nous efforçons d'employer les denrées de Terre-Neuve.

M. CARTER: Je suppose que, si vous vous attachez à faire usage des denrées de Terre-Neuve, vous pourriez peut-être varier le menu en ce qui concerne le poisson. Ce menu n'a pas changé depuis la Confédération.

M. GORDON: Ce menu doit avoir évolué un peu depuis la Confédération.

M. CARTER: Je ne saurais vous dire, mais cette question me préoccupe. On peut se procurer du poisson frais chaque jour de l'année à Port-aux-Basques, mais on ne s'en procure pas. Dans les buffets aménagés à Port-aux-Basques, on sert du poisson congelé qui vient de Saint-Jean. Je ne vois pas du tout pourquoi on sert du poisson congelé.

M. GORDON: Je ne manquerai certainement pas d'étudier cette question, car le poisson est un de mes plats favoris. J'estime qu'il est possible de préparer et de faire cuire le poisson bien mieux qu'on ne le fait dans la plupart des restaurants et je me ferai un plaisir de vous communiquer personnellement par lettre les renseignements que je pourrai obtenir au sujet du poisson de Terre-Neuve. Je vous ferai savoir comment nous nous le procurons et de quel endroit nous nous le procurons et vous serez à même de vous rendre compte quels sont les problèmes auxquels nous devons faire face. Vous ne devez pas oublier qu'il faut du matériel pour conserver le poisson en bon état.

M. CARTER: N'avez-vous pas votre propre matériel appelé "Canex"?

M. GORDON: Je crains qu'une installation de ce genre ne soit pas possible dans un wagon-restaurant.

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

M. FISHER: Vous avez ralenti la vitesse du Super-Continental en direction de l'Est, et je crois savoir qu'une des raisons qui vous ont amené à ralentir la vitesse de parcours dans cette direction par rapport à la vitesse des trains en direction de l'Ouest, c'est que vous vouliez faire en sorte que le Super-Continental puisse livrer concurrence aux compagnies aériennes sur le parcours Ottawa-Montréal. Qu'est-ce qui vous a amené à gagner du temps sur ce dernier parcours?

M. GORDON: Je sais que cela provient de ce que nous nous sommes occupés depuis quelques années d'améliorer la superstructure de nos voies ferrées dans l'Ouest du pays. Nous pouvons maintenant faire rouler nos trains un peu plus vite par suite de ces travaux. Dans l'ensemble, les rails des voies ferrées, dans l'Ouest, n'étaient pas conformes aux normes que nous jugions nécessaires pour la circulation des rapides. Enfin il y a eu une amélioration à ce point de vue dans l'Ouest.

M. DINGLE: En effet. Nous faisons maintenant le parcours dans les deux directions dans le même temps, soit 70 heures et 50 minutes.

M. FISHER: Avez-vous réussi à abaisser le pourcentage de temps perdu, cette année? Si je ne me trompe, un train sur trois a perdu du temps.

M. DINGLE: Nous avons accru notre efficacité, en effet, et je puis vous affirmer qu'il y a eu beaucoup d'amélioration dans nos divers services cette année par rapport à l'année dernière.

M. FISHER: Vous voulez dire qu'il y a eu moins de trains qui ont perdu du temps?

M. DINGLE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Sinon avez-vous des observations à formuler au sujet du service de messagerie?

M. TAYLOR: J'aimerais à savoir si M. Gordon pourrait nous dire où on en est rendu avec l'installation des services partiels de messagerie dans les ports côtiers.

M. GORDON: Cela concerne, de façon générale, notre secteur de Terre-Neuve. Je devrai rafraîchir ma mémoire à ce sujet. Je m'attendais à ce que vous me posiez bon nombre de questions au sujet de Terre-Neuve lorsque nous nous en arriverions au budget d'exploitation et je crois que vous aurez la réponse à votre question quand nous en arriverons là.

M. FISHER: Cette question englobe-t-elle l'activité de l'Association bénévole des chemins de fer de Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui, et nous serons en mesure de vous donner des renseignements à ce sujet. Votre champ d'intérêt est vaste, monsieur Fisher.

M. FISHER: Il est assez vaste dans ce domaine.

M. GORDON: Je crois également comme vous que cette situation laisse à désirer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du paragraphe 21? Sinon avez-vous des questions à poser au sujet des recettes du service de communications du National-Canadien?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce que ce secteur du fonctionnement des Chemins de fer Nationaux se solde habituellement par un profit?

M. GORDON: Oui. Cela fait partie du fonctionnement des Chemins de fer Nationaux. D'une façon générale, ce secteur se solde par un profit. En réalité, je puis ajouter que notre dernier relevé a révélé que tous les services des Chemins de fer Nationaux rapportent un profit à l'exception de l'exploitation ferroviaire proprement dite. Seuls les services d'exploitation ferroviaire proprement dits subissent des pertes. Nos autres services n'en subissent pas.

M. FISHER: Vous allez peut-être trouver que la question que je vais poser plonge un peu trop loin dans l'avenir. Je voudrais savoir si votre service de recherches s'est intéressé aux expériences qui ont été faites par la compagnie Westinghouse et par d'autres compagnies au sujet de la mise au point d'un rayon micro-ondes à longue portée?

M. GORDON: En effet, notre service de recherches suit de très près tous les progrès qui ont été accomplis dans le domaine technique. Nous avons un personnel qui s'occupe de la question des micro-ondes et du câble coaxial; nous avons établi des relations étroites avec les manufacturiers britanniques et avec les manufacturiers américains et je suis d'avis que nous nous tenons à jour en ce qui concerne les progrès qui ont été accomplis dans ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du service des communications? Sinon, nous allons passer au paragraphe 23: Autres sources de revenus. Ce paragraphe traite des recettes postales qui accusent une hausse de 12.8 p. 100, et ainsi de suite.

M. ROBINSON: Monsieur le président, M. Gordon pourrait-il nous dire si, dans l'ensemble, l'exploitation des services postaux s'est soldée par un excédent.

Le PRÉSIDENT: Enfin, n'est-il pas dit ici que les recettes postales ont augmenté de 12.8 p. 100? J'estime que M. Gordon a répondu à cette question quand il a dit que tous les services se sont soldés par un profit à l'exception de l'exploitation ferroviaire proprement dite.

M. GORDON: Ces augmentations dans nos recettes postales ont résulté d'un accord que nous avons conclu au sujet d'une augmentation dans les taux de transport des marchandises. Dans nos négociations avec le ministère des Postes, par exemple, nous essayons de nous faire allouer des sommes qui nous permettraient au moins de faire face à nos frais. Cela n'est que justice. J'estime que nous devrions tout au moins être en mesure de payer nos dépenses et, si possible, de faire un léger profit.

Le PRÉSIDENT: Veuillez vous reporter aux paragraphes 26 et 27. On relève une augmentation de 7 millions et demi de dollars dans les salaires et dans le prix des matériaux ainsi qu'une augmentation de 3.8 millions dans les frais de transport.

M. ROBINSON: Je voudrais vous poser une question en rapport avec ces deux paragraphes. Pouvez-vous nous dire si la ligne de conduite de votre compagnie a été de supprimer le transport du courrier sur certaines lignes?

M. GORDON: Il faut faire la part des circonstances. Je répondrai que oui. Dans certains cas, nous avons demandé l'autorisation d'abandonner notre service sur certaines lignes où notre principale raison d'être était d'assurer le transport du courrier. Lorsqu'il nous était possible de faire le transport du courrier par camion au lieu de le faire par chemin de fer, nous l'avons fait. Si je ne me trompe, l'Île-du-Prince-Édouard est une des régions où nous avons fait cela. Nous suivons cette question de très près. Nous n'avons pas hésité à faire le transport du courrier par d'autres moyens que le chemin de fer lorsque cela nous a permis de réaliser des économies.

M. ROBINSON: A supposer que vous fassiez le transport du courrier sur une ligne de chemin de fer, quelles pourraient être les raisons qui vous porteraient à abandonner ce service?

M. GORDON: Nous ne pourrions le faire que si le ministère des Postes en décidait ainsi. Il se pourrait très bien que le ministère des Postes pût obtenir un meilleur service au moyen de camions et il est arrivé qu'il nous ait enlevé ce service pour le transférer à une compagnie de transport routier.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire si on a pu améliorer le service dans certaines des régions que vous desserviez en ayant recours à d'autres moyens que le chemin de fer?

M. ROBINSON: Les autres services sont plus souples.

Le PRÉSIDENT: Et je suppose que le ministère des Postes ne manque pas de prendre cela en considération.

M. ROBINSON: C'est possible. Mais je sais que, dans un cas en particulier, l'initiative d'abandonner le transport du courrier est venue des chemins de fer.

M. GORDON: Vous parlez de l'abandon du transport du courrier sur une ligne de chemin de fer?

M. ROBINSON: Il se peut, enfin, qu'on n'ait fait qu'envisager d'abandonner ce service.

M. GORDON: Si nous l'avons fait, c'est sans doute qu'il y avait moyen de faire le transport du courrier par un autre moyen probablement plus efficace que le transport par chemin de fer.

M. ROBINSON: Dans l'exemple que je vous ai cité, il s'agissait de deux lignes de chemin de fer dans notre région et je dois vous dire que, bien qu'on ait supprimé le service postal sur ces deux lignes, il y a environ trois ans, les trains n'en continuent pas moins d'y rouler encore. Cela a donné l'impression que la compagnie a agi ainsi dans le dessein de diminuer ses recettes sur cette ligne-là, ce qui lui donnerait un bon motif de s'adresser par la suite aux autorités appropriées en vue de discontinuer une partie de son service.

M. GORDON: Je doute que vous ayez raison. Je ne crois pas que nous agirions ainsi. Nous serions certainement les derniers à demander l'autorisation de discontinuer notre service sur une ligne si les recettes postales additionnées aux autres revenus que nous procure le transport des marchandises étaient suffisantes pour justifier la continuation du service sur cette ligne-là. Il se peut fort bien que, dans le cas présent, nous ayons songé simplement à discontinuer le service postal et je suppose que nous avons fait part de notre intention au ministère des Postes et que nous lui avons demandé de se trouver un autre expéditionnaire.

Je suppose que nous avons pu leur faire voir que nous subissions des pertes.

M. CHEVRIER: Les demandes en vue de discontinuer le service sur une ligne de chemin de fer doivent-elles être adressées à la Commission des transports?

M. GORDON: Vous savez sans doute que la Commission doit étudier toutes nos requêtes.

M. CHEVRIER: Toutes les demandes en vue de la discontinuation d'un service sur une ligne doivent être soumises à la Commission?

M. GORDON: Certainement, toutes les fois qu'on envisage d'interrompre tout à fait le service de transport des voyageurs sur une ligne quelconque.

M. ROBINSON: Et au sujet du service postal aussi?

M. GORDON: Là également, il faut alors démontrer à la Commission des transports que le public n'en souffrira pas. La Commission des transports est très exigeante.

M. ROBINSON: Nous en savons quelque chose.

M. PASCOE: Je me proposais de demander qu'on fit l'examen d'une entente qui a été passée avec le ministère des Postes. La pièce que j'ai en main se lit comme suit:

Cette solution a été amenée par la décision qu'a prise il y a quelque temps la compagnie des Chemins de fer Nationaux de réorganiser le parcours des convois entre Regina, Saskatoon, North Battleford, Lloydminster et Edmonton, où il y avait un service de transport postal par voie ferrée. La compagnie a décidé de faire l'acquisition d'autorails Diesel et l'horaire qu'elle a établi ne pourra se prêter au service postal. De plus, l'espace disponible sur les autorails ne permettrait pas d'assurer la livraison du courrier à l'ouest de North Battleford.

L'élimination du service postal sur les convois rend donc nécessaire le recours au transport routier...

Le service postal sera dorénavant assuré par des camions. Je connais le service de transport des voyageurs dont il est question; je voyage habituellement sur cette ligne-là à partir de Saskatoon.

Le PRÉSIDENT: Quelle est cette pièce dont vous venez de nous donner lecture?

M. PASCOE: C'est un document du ministère des Postes. Je me demande si le National-Canadien a perdu des recettes...

M. GORDON: Vous n'êtes pas sans savoir que le ministère des Postes a effectué plusieurs changements dans les méthodes de livraison du courrier. Je ne sais rien au sujet du cas dont il est question. Je puis vous dire, cependant, que, dans le passé, le triage du courrier se faisait en cours de route dans les wagons-postes mêmes par des employés du ministère des Postes; cela se faisait sur plusieurs convois.

Le ministère des Postes abandonne cette pratique de plus en plus et cela influe naturellement sur les avantages qu'il peut trouver à faire usage de notre service.

M. PASCOE: On dit que vous avez abandonné ce service pour pouvoir ensuite mettre sur pied l'autre service.

M. Gordon: Mais nous n'aurions pas pu abandonner ce service.

M. PASCOE: Je veux dire faire des changements dans le service.

M. GORDON: Nous ne pourrions pas le faire. Je vais vous expliquer pourquoi. Toutes les compagnies ferroviaires sont tenues en vertu des règlements à faire le transport du courrier. Nous ne pouvons pas refuser de faire ce transport. Nous pouvons toutefois exercer des pressions auprès du ministère des Postes pour qu'il se charge, par exemple, de faire le transport du courrier lui-même en lui faisant voir que la livraison du courrier serait mieux assurée de cette façon ou de toute autre façon que nous pourrions leur indiquer.

Nous ne déclarons pas tout bonnement au ministère des Postes que nous refusons de faire le transport du courrier. Il a le droit de nous obliger à faire ce transport, mais nous n'avons pas le droit de refuser de le faire. Si nous subissons des pertes à cause du service postal, nous devons en discuter au préalable avec le ministère des Postes avant de songer à l'abandonner. Si nous nous adressons à la Commission des transports en vue d'abandonner le service postal, le ministère des Postes aurait aussi son mot à dire là-dessus.

M. PASCOE: Y a-t-il eu une baisse dans vos recettes depuis que vous n'assurez plus le transport du courrier sur la ligne dont nous parlions tout à l'heure?

M. GORDON: J'imagine qu'il y a eu une perte de revenu net.

Le PRÉSIDENT: Le ministère des Postes oblige les compagnies ferroviaires à faire le transport du courrier sans prendre en considération le fait que ce service leur fait subir des pertes.

Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du paragraphe 23? Si vous n'en avez pas, nous allons passer à l'examen du paragraphe 24 où il est mentionné que les dépenses totales d'exploitation se sont élevées à 31.3 millions de dollars. On y dit aussi que les augmentations de salaire et que la hausse du prix des matériaux se sont élevées à 31.8 millions de dollars et que les frais de dépréciation ont été plus élevés. Avez-vous des observations à formuler au sujet de ce paragraphe? Il est inutile d'insister sur ce paragraphe, à mon avis.

M. GORDON: Ce paragraphe se passe de commentaires.

M. ROBINSON: J'aimerais, monsieur le président, à ce que M. Gordon nous fournisse des données qui nous permettraient d'établir une comparaison entre les frais d'exploitation du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas où vous pourriez vous procurer le rapport du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Je puis faire une comparaison, si vous le voulez, mais je dois vous faire remarquer que vous vous trouveriez encore à comparer des choses différentes. La partie la plus considérable des frais d'exploitation du Pacifique-Canadien provient de son service ferroviaire, mais une comparaison à ce sujet a peu de valeur si l'on ne tient pas compte aussi du volume des expéditions et de certains autres facteurs.

Ainsi je puis vous faire voir que nos dépenses totales d'exploitation se sont élevées à \$734,556,000, comme il est mentionné dans notre rapport, et que les dépenses totales d'exploitation du Pacifique-Canadien se sont élevées à \$417,785,000.

M. ROBINSON: Pouvez-vous nous fournir ces données sur la base d'un mille ou sur une autre base?

M. GORDON: Bien sûr. Je puis vous dire en gros que le réseau du Pacifique-Canadien a une longueur de 60 p. 100 du nôtre, que le National-Canadien est une compagnie ferroviaire qui est beaucoup plus considérable et qui a un chiffre d'affaires beaucoup plus imposant que celui du Pacifique-Canadien. En 1957, le nombre de tonnes-mille de marchandises qui nous ont rapporté des recettes, et qui sont notre source de revenus, se sont élevées à 36,674 millions alors que, dans le cas du Pacifique-Canadien, il s'est élevé à 27,281 millions. Le nombre de tonnes-mille qu'ont expédiées les réseaux ferroviaires de première classe qui, aux États-Unis, groupent les plus importantes compagnies ferroviaires, s'est élevé à 618,094 millions.

Vous pouvez constater à la lumière de ces données que le volume des expéditions du Pacifique-Canadien équivaut à 60 p. 100 environ du volume des expéditions des Chemins de fer Nationaux.

M. ROBINSON: Je me demandais s'il serait possible de savoir si...

M. GORDON: Vous vouliez savoir quelle est la longueur respective des deux réseaux?

M. ROBINSON: C'est cela.

M. GORDON: La longueur du réseau desservi par le Pacifique-Canadien au cours de 1957, c'est-à-dire la longueur des voies ferrées qui étaient desservies par cette compagnie, était de 17,097 milles. La longueur du réseau desservi par le National-Canadien au cours de la même année était de 24,497 milles. Il s'agit ici des lignes principales. De plus, le National-Canadien compte environ 10,000 milles de voies ferrées dans les cours de triage, de voies secondaires et autres, ce qui porte la longueur totale de nos voies ferrées à environ 35,000 milles.

J'ignore si nous possédons les données relatives à la longueur du réseau du Pacifique-Canadien, mais je puis vous dire qu'il a une longueur d'environ 60 p. 100 du nôtre.

M. ROBINSON: Je ne sais si vous m'avez bien saisi. D'après ce que j'ai lu quelque part, j'ai eu l'impression que les frais d'exploitation du Pacifique-Canadien seraient moins élevés à tous les points de vue, par mille, que les frais d'exploitation du National-Canadien.

M. GORDON: En effet, je crois que cela est exact.

M. ROBINSON: Si c'est ainsi, j'aimerais à savoir si vous pouvez imputer cette différence dans les frais d'exploitation du National-Canadien à une ligne en particulier?

M. GORDON: Il est tout à fait exact que les frais d'exploitation du Pacifique-Canadien sont moins élevés, par mille, que ne le sont les frais d'exploitation du National-Canadien. Cette différence est attribuable à plusieurs raisons, comme

je l'ai fait remarquer plus tôt ce matin à M. Broome. Une de ces raisons est que le National-Canadien exploite beaucoup plus d'embranchements de voies ferrées que le Pacifique-Canadien. Il y a aussi une autre raison, un autre facteur dont nous n'avons pas encore parlé. Le Pacifique-Canadien s'est développé comme un tout bien conçu et bien intégré. Des embranchements se sont greffés sur le réseau principal. Le Pacifique-Canadien a été mis sur pied comme un tout cohérent.

En 1923, le National-Canadien a pris possession de six compagnies ferroviaires qui avaient été mises sur pied en vue de se livrer concurrence. Cela signifie que nous avons dû absorber des frais supplémentaires dans le domaine du chevauchement des services, des terminus, des lignes secondaires et à divers autres points de vue et il n'est pas étonnant que nous n'ayons pu encore coordonner le fonctionnement de tous ces services. Cela fait que nos frais de transport, par mille, sont de 5 à 7 points plus élevés que ceux du Pacifique-Canadien.

En d'autres termes, nos frais d'exploitation auraient été moins élevés de 45 millions de dollars au cours de 1957 si nos frais de transport, par mille, avaient été les mêmes que ceux du Pacifique-Canadien. Nous faisons tout notre possible pour pouvoir y arriver et je puis vous dire que nous faisons du progrès à ce point de vue.

M. ROBINSON: Aurais-je raison d'avancer que le National-Canadien s'en tirerait peut-être mieux au point de vue financier et qu'il pourrait mieux faire concurrence aux autres compagnies ferroviaires s'il n'était pas une entreprise de la Couronne?

M. GORDON: Il n'est pas facile de déterminer jusqu'à quel point le fonctionnement du National-Canadien peut souffrir du fait qu'il est une entreprise du gouvernement. Il faut dire que, bien qu'il n'y ait pas d'ingérence politique directe dans l'administration de la compagnie, il n'en reste pas moins vrai que certains députés essaient continuellement d'exercer des pressions sur la compagnie et que nous sommes en butte à la critique des syndicats de cheminots, de nos employés et de certaines autres personnes du pays qui pensent qu'elles ont le droit d'exprimer des griefs vu que le National-Canadien est une entreprise du gouvernement.

Étant donné la nature des Chemins de fer Nationaux, nous essayons de nous montrer plus ouverts à l'égard des questions de ce genre et c'est aussi pourquoi nous ne pouvons pas nous permettre de nous y prendre d'une manière aussi énergique que dans une entreprise privée pour réduire nos dépenses et pour apporter des améliorations à divers autres points de vue.

En d'autres termes, nous devons agir avec beaucoup plus de prudence et nous devons faire une étude approfondie avant de songer à supprimer un service, même si ce service nous fait perdre de l'argent.

M. CHEVRIER: N'est-ce pas là un inconvénient qui découle nécessairement du fait que nous ayons deux grands réseaux ferroviaires au pays, un réseau privé et un autre qui est sous la régie de l'État?

M. GORDON: On ne peut pas trancher la question aussi facilement que cela. Il ne faut pas exagérer. Cette question est un sujet constant de préoccupation pour la direction. Je pourrais citer, à titre d'exemple, la question de l'embauche. Vous n'êtes pas sans savoir que le ministre des Transports et que le premier ministre reçoivent des délégations tout le long de l'année au sujet des mises à pied et sur d'autres sujets. Le gouvernement ne reçoit jamais de délégations au sujet des questions qui relèvent du Pacifique-Canadien. On nous chante pouille si nous essayons de réduire les dépenses du National-Canadien, mais le Pacifique-Canadien n'a rien à craindre de tel, car c'est une entreprise privée. Tout le monde sait que le Pacifique-Canadien doit faire les

choses de façon à pouvoir faire face à ses dépenses. Mais nous, du National-Canadien, nous rencontrons de l'opposition sur tous les points. Je ne me plains pas, toutefois. Je veux seulement vous faire remarquer que notre tâche est beaucoup plus ardue et que ces divers facteurs influent sur le fonctionnement de la compagnie dans une certaine mesure.

Le PRÉSIDENT: C'est là la grande difficulté à laquelle une entreprise du gouvernement doit faire face.

M. ROBINSON: Puis-je affirmer qu'il ne me semble pas juste qu'on réduise le service dans certains secteurs alors qu'on subit des pertes dans d'autres secteurs, comme on l'a fait remarquer au sujet des wagons restaurants, et que nous devons néanmoins contribuer à rembourser ces pertes?

M. GORDON: Vous venez de mettre le doigt sur ce qui constitue un sujet de discussion continuelle, à savoir si le National-Canadien rend justice à tout le monde d'une manière vraiment équitable. Quand nous faisons des changements dans le service, nous essayons de le faire avec autant d'objectivité que possible. Lorsqu'il s'agit de mettre un nouveau service sur pied, nous devons nous en remettre à la décision de la Commission des transports qui voit à sauvegarder l'intérêt public. Nous devons démontrer sans l'ombre d'un doute que ce que nous nous proposons de faire a sa raison-d'être et que cela n'empiètera pas sur les droits de qui que ce soit et n'ira pas à l'encontre de l'intérêt public. Comme je l'ai mentionné et comme M. Carter n'hésitera pas à vous l'affirmer, les gens de Terre-Neuve ne manquent pas de comparer ce que nous faisons dans leur province avec ce que nous faisons dans l'Ouest du Canada, et les gens de Toronto nous demanderont comment il se fait que nous n'en faisons pas autant dans leur ville que nous en faisons dans l'Ouest. Vous voyez sans doute ce que je veux dire. Cela est humain. En somme, je peux simplement vous donner l'assurance, au nom de la direction, que nous faisons tout notre possible pour être équitable.

M. CARTER: Avez-vous l'intention de nous fournir plus loin d'autres précisions au sujet de la question de la dépréciation?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: J'aimerais à vous poser une question d'ordre général. Vous avez donné à entendre depuis plusieurs années que vous vous proposeriez de mettre au second plan le service des voyageurs sur la ligne transcontinentale et de mettre l'accent sur le service interurbain.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Quelle influence cela aura-t-il sur vos frais d'exploitation?

M. GORDON: Nous sommes actuellement à faire une étude très approfondie de cette question. Nous devons nous fonder sur tous les éléments de la question pour déterminer quel est le service le plus avantageux que nous pourrions fournir sur la ligne transcontinentale. Nous devons décider s'il y aurait avantage à fournir ce qui peut être appelé un service super-transcontinental ou s'il serait préférable de mettre l'accent sur un service raisonnable plutôt que sur un service de luxe.

Ainsi, nous avons réussi à gagner du temps, comme vous l'avez fait remarquer il y a quelques instants. Cela coûte de l'argent. Avant de songer à abaisser le temps réglementaire que mettent les trains à franchir certaines distances, nous devons faire une étude de la question en vue de déterminer si cela apporterait une augmentation considérable dans nos frais d'exploitation et si cela aurait des avantages véritables. En somme, notre problème consiste à déterminer s'il y aurait possibilité d'employer, sur la ligne en question, un modèle de train qui n'entraînerait que des pertes modiques.

Nous avons couru le risque à l'égard du Super-continental et le Pacifique-Canadien a fait de même à l'égard du Canadien. Cette tentative visait à déterminer jusqu'à quel point nous pourrions livrer concurrence avec succès aux lignes aériennes en particulier et aux compagnies de transport par autobus en mettant à la disposition des voyageurs un service ferroviaire "extra-spécial". Il y a trois ans que nous fournissons ce service au public et je dois dire que cette expérience a été bien décourageante. Nous sommes en train de faire un examen de cette question en vue de déterminer ce qu'il nous reste de mieux à faire.

Je ne vois rien d'autre à l'heure actuelle qu'une réduction de ce service plutôt qu'une expansion. Avant de prendre la décision de réduire ce service, nous devons cependant tenir compte de l'intérêt public. Mais il n'en reste pas moins que le Super-continental n'a pas été un essai fructueux.

M. FISHER: Ne pourriez-vous pas vous rattraper quelque peu en mettant l'accent sur le service interurbain?

M. GORDON: Ce domaine se prêterait bien, à notre avis, à l'exploitation par les compagnies ferroviaires, surtout si l'on considère les progrès qui ont été accomplis dans le domaine de l'aviation. Ainsi, les lignes font un usage de plus en plus répandu d'avions à réaction. L'emploi de ces avions sur de courtes distances ne peut pas être économique; c'est donc dire que les avions de cette catégorie devront servir à faire le transport des voyageurs sur de longues distances pour pouvoir rapporter des profits. Il ne serait pas pratique de faire le transport des voyageurs par avions à réaction entre Montréal et Toronto, par exemple, car il serait déjà temps d'atterrir dès que l'avion se serait élevé à une assez haute altitude pour pouvoir être exploité avec profit. J'imagine que l'emploi d'avions à réaction sur de courtes distances laissera fort à désirer du point de vue économique. C'est pourquoi je répète que les compagnies ferroviaires trouveront peut-être tout avantage à se limiter à fournir un service rapide et fréquent entre les grandes villes au lieu de les relier toutes en un seul réseau transcontinental d'un océan à l'autre.

Nous avons parlé du service transcontinental de Montréal ou de Toronto jusqu'à Vancouver, aller et retour. L'achat d'un seul convoi nécessite un décaissement d'environ 3 millions de dollars et, comme nous avons besoin de seize convois pour faire le voyage aller et retour, cela signifie que nous avons dû faire un décaissement de 48 millions de dollars.

M. FISHER: Ma circonscription serait une des premières à souffrir d'une réduction du service transcontinental. Je suppose que vous allez tout d'abord mettre l'accent sur le service interurbain dans la région de Montréal et de Toronto, n'est-ce pas?

M. GORDON: Cela dépend de ce que vous entendez par souffrir. Nous essaierons d'améliorer les services de transport entre les régions éloignées et les grands centres urbains comme Winnipeg, par exemple. Mais cela n'amènerait pas nécessairement une amélioration dans le service de transport entre votre circonscription et la ville de Vancouver, car je dois vous dire que les études que nous avons faites ont révélé que seulement 10 p. 100 environ des voyageurs qui prennent le train à Montréal iront jusqu'à Vancouver.

M. FISHER: Pouvons-nous nous attendre à une décision à ce sujet de la part des Chemins de fer Nationaux dans un avenir rapproché?

M. GORDON: Nous ne prendrons peut-être pas encore de décision définitive, mais nous en viendrons certainement à une décision temporaire à ce sujet.

M. CARTER: Pouvez-vous nous dire, au sujet de la mise en commun des convois, si cela se fait par une entente réciproque ou si on exerce des pressions auprès des deux grands réseaux ferroviaires pour qu'ils mettent leurs convois en commun?

M. GORDON: Aucune pression n'est exercée sur nos deux réseaux, mais nous devons nous plier aux exigences de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et sur la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Les compagnies ferroviaires sont tenues de sonder toutes les possibilités de réduire les frais. Si une mise en commun semble offrir des avantages, les représentants des parties intéressées se rencontrent en vue de déterminer quels avantages véritables on pourrait tirer d'une mise en commun. Il y a un comité qui a pour fonctions d'étudier ces questions, mais il n'a pas encore réussi à accomplir beaucoup dans ce domaine.

M. CARTER: Croyez-vous vraiment que l'exploitation en commun de certains convois puisse vous permettre de réaliser des économies?

M. GORDON: A mon sens, il ne fait pas de doute que nous réalisons ainsi des économies. Néanmoins, d'une manière générale, je doute fort de la valeur d'une telle politique de mise en commun. C'est là un problème que nous essayons continuellement de résoudre et dont nous cherchons à nous soustraire. Cette pratique de la mise en commun de certains services a été mise en vigueur au cours des années trente. Elle a été amenée par la récession et elle avait pour objet de réduire nos dépenses. La période actuelle d'expansion économique nous donne lieu d'éprouver des doutes au sujet des avantages réels de l'exploitation en commun et cela, même s'il est vrai que nous réalisons, au moyen de cette pratique, des économies qui atteignent plusieurs millions de dollars. Il serait difficile de dire si, à la longue, ces accords serviront nos intérêts ou les intérêts du Pacifique-Canadien.

M. FISHER: J'étudie cette question depuis un certain nombre d'années et je dois vous dire que je ne pense pas encore en être venu à une conclusion à ce sujet. Est-ce que ces discussions groupent les représentants des deux parties?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Quels sont les principaux obstacles qui vous empêchent d'en venir à un accord définitif?

M. GORDON: J'aimerais à ce que vous puissiez jeter un coup d'œil dans mon dossier. Nous avons des rencontres fréquentes à ce sujet. Nous en discutons à toutes les réunions que nous tenons et ce qui se produit, c'est qu'une des deux parties ne manquent jamais d'exiger de plus amples renseignements. On doit alors passer des mois à faire des études et, quand on en vient à une conclusion, on est obligé de tout recommencer car les données sont déjà périmées.

M. FISHER: A votre avis, les représentants du Pacifique-Canadien se sont-ils montrés conciliants au cours de ces discussions?

M. GORDON: Je préférerais que vous leur demandiez s'ils estiment, eux, que nous nous sommes montrés conciliants. Les opinions sont partagées là dessus. Nous avons été francs les uns envers les autres au cours de nos réunions. Il est bien difficile de se mettre d'accord avec les représentants d'une entreprise concurrente qui, comme cela va de soi, défendent des intérêts qui leurs sont propres. Ainsi, en vertu des accords que nous avons conclus au sujet de la mise en commun sur les lignes entre Toronto et Montréal, nous exploitons un convoi conjoint dont le terminus est la gare Windsor. Inutile de vous dire que nos représentants déplorent cet état de choses. Il y a aussi le convoi conjoint qui fait le service entre Ottawa et Toronto et qui est exploité par le Pacifique-Canadien. Si nous voulions nous soustraire à la mise en commun, nous devrions nous occuper d'assurer le service entre Toronto et Ottawa. Nous ne faisons que le transport des marchandises sur notre ligne de chemin de fer entre Toronto et Ottawa. Pour faire le transport des voyageurs par rapide

sur cette ligne-là, nous serions obligés d'entreprendre des travaux de réaménagement de la voie ferrée qui s'élèveraient à je ne sais combien de millions de dollars. Je doute même que le trafic des voyageurs sur cette ligne serait assez élevé pour justifier une telle dépense.

M. FISHER: Il y a eu une réduction assez prononcée dans le personnel préposé à l'entretien des voies ferrées.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Toutes sortes de personnes m'ont adressé des griefs à ce sujet, notamment des personnes qui habitent les régions sises à l'ouest de North Bay. Pouvez-vous nous donner une idée, au moyen de données statistiques, de la diminution qu'il y a eu dans le personnel préposé à l'entretien des voies ferrées entre North Bay et Winnipeg, par exemple, et nous indiquer ce que cela a représenté pour vous en fait d'économies en ce qui a trait à la main-d'œuvre?

M. GORDON: Ce serait une tâche considérable que de faire une étude de ce genre au sujet d'une ligne de chemin de fer en particulier dans une région donnée. Cela exigerait beaucoup de temps. Je puis vous fournir des renseignements d'ordre général au sujet de cette question et vous pourrez voir ensuite si cela répond à ce que vous voulez savoir.

Lors de la mise en vigueur de la semaine de quarante heures, les compagnies ferroviaires ont entrepris un programme de mécanisation intensif en vue de déterminer si la semaine de quarante heures pourrait s'adapter au fonctionnement de leurs entreprises. Pour notre part, nous avons adopté un programme de mécanisation très poussé qui nous a permis de parcourir une bien plus grande distance qu'auparavant. Cela nous a permis de réduire nos effectifs. Je dois vous faire remarquer, toutefois, que la distance parcourue dépend des caractéristiques physiques de la ligne en question ainsi que de la région. Il nous faudrait faire une étude très approfondie pour être en mesure de répondre à cet aspect de votre question.

M. FISHER: On a attiré mon attention sur le fait que les préposés à l'entretien des voies auraient l'impression que la compagnie ne tient pas compte de la sécurité.

M. GORDON: Cela est absurde.

M. FISHER: Cela se peut, mais qu'est-ce qu'un député peut répondre lorsqu'on lui adresse des griefs de cette nature?

M. GORDON: S'il est une chose sur laquelle la direction des compagnies ferroviaires insiste, c'est bien la sécurité. C'est la meilleure réponse qu'on puisse vous donner. Nous n'irons jamais faire, dans notre service d'inspection ou dans notre service d'entretien des voies ferrées ou dans tout autre service, des changements qui pourraient compromettre la sécurité des voyageurs. Je vais demander à M. Dingle, qui est notre vice-président en charge du service d'exploitation, de nous donner son opinion à ce sujet. La sécurité des voyageurs impose aux compagnies ferroviaires un lourd fardeau financier; mais, quoi qu'il en soit, cette responsabilité incombe à M. Dingle et je sais qu'il ne permettra pas qu'on diminue en rien les mesures de sécurité.

M. DINGLE: Ce que M. Gordon vient de dire est tout à fait exact. Nous ne faisons rien qui puisse compromettre la sécurité de nos services. Nous dépensons des sommes beaucoup plus considérables pour le réaménagement de la superstructure des voies ferrées et pour le matériel d'entretien des voies ferrées que dans le passé et c'est pourquoi nous parvenons maintenant à réduire nos frais d'entretien.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire si la diésélisation du service ferroviaire a contribué à remédier au problème du rails fêlés?

M. DINGLE: Nous devons encore faire face à ce problème mais nous avons réussi à réduire le nombre de rails fêlés grâce à l'emploi de meilleures méthodes dans nos services d'entretien et de détection.

M. GORDON: Les ingénieurs de la compagnie m'ont expliqué que le mouvement du piston et de la bielle des locomotives à vapeur exerce un pilonnage sur les rails alors que les locomotives Diesel roulent beaucoup plus doucement et évitent ce pilonnage. Il va de soi que, dans ces conditions, une locomotive Diesel ne fera pas autant de dommage à la voie ferrée qu'une locomotive à vapeur.

M. FISHER: Je crois me rappeler qu'il est arrivé qu'une locomotive à vapeur ait fêlé tous les rails sur la ligne qui part de Sioux Lookout.

M. GORDON: En plus d'un système méticuleux de détection visuelle, nous possédons aussi des wagons du type Sperry, et ce n'est là qu'une des pièces de matériel dont nous nous servons dans notre service d'entretien.

Permettez-moi de vous rappeler que le National-Canadien a remporté le trophée que le Conseil canadien de la sécurité décerne chaque année depuis cinq ans au réseau ferroviaire qui s'est signalé par son souci de la sécurité publique. Il n'y a eu que sept autres compagnies ferroviaires au Canada et aux États-Unis qui ont remporté un tel trophée au cours de 1957.

Vous pouvez être assurés que nous prenons toutes les mesures de sécurité qui s'imposent.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De combien de personnes se compose l'équipe d'un convoi autorail?

M. GORDON: Cela varie selon le modèle d'autorail et selon le nombre de wagons qui forment le convoi. Il y a habituellement un mécanicien et un conducteur sur les autorails.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien de voyageurs peut-on transporter sur un autorail?

M. GORDON: Cela varie selon le modèle d'autorail. Il y a quatre différents modèles d'autorails.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien de voyageurs pouvez-vous transporter sur un autorail qui compte une équipe de deux hommes?

M. GORDON: Un autorail ordinaire destiné au transport quotidien des voyageurs compte quatre-vingts places environ.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quelle est la vitesse moyenne qu'un autorail de cette catégorie peut faire sur des trajets de moins de cent milles?

M. GORDON: Il est regrettable que nous devions continuellement mettre des restrictions aux réponses que nous vous donnons. Dans le cas qui nous intéresse, la vitesse peut dépendre de la longueur du parcours et de l'état de la voie ferrée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je pense, par exemple, aux trains qui servent partiellement à faire le transport des voyageurs des banlieues éloignées qui travaillent dans les villes et j'aimerais à savoir, en rapport avec cette question, s'il y a une forte concurrence entre les compagnies ferroviaires et les compagnies de transport par autobus entre Barrie et Orilla ou Midland.

M. GORDON: Nous pourrions faire rouler nos autorails jusqu'à une vitesse de quatre-vingt milles à l'heure et peut-être même à une plus grande vitesse encore si nous fournissions ce service entre Ottawa et Montréal. Le transport par autorail est un service de première classe.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourriez-vous faire une vitesse moyenne de cinquante milles à l'heure, par exemple, sur ce trajet-là?

M. GORDON: Cela dépendrait du nombre d'arrêts. J'imagine que nous pourrions faire une vitesse moyenne bien au-dessus de soixante milles à l'heure sur

un trajet direct d'Ottawa à Montréal même en tenant compte du fait que le train devrait ralentir à certains endroits. Quand au fait des arrêts, on perd beaucoup de temps.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je pense plus précisément aux courts trajets comme, par exemple, le trajet de soixante milles entre Toronto et Orillia.

Le PRÉSIDENT: Mais, au cours de ce trajet de soixante milles, le train doit faire halte et se mettre en marche de nouveau six fois de suite.

M. GORDON: Cela dépend encore du territoire desservi. Prenons comme exemple la région qui entoure la ville de Toronto. La grande difficulté à laquelle nous devons faire face dans cette région, c'est que les voies ferrées y sont considérablement congestionnées. Nous avons presque atteint le point de saturation sur notre ligne qui relie Toronto et Hamilton. Il serait impossible d'y faire circuler de nouveaux convois. Pour le faire, nous serions obligés de construire une autre voie. Il ne faut pas oublier que notre principale source de revenus provient du trafic-marchandises. Pour la plupart des autres compagnies ferroviaires, le principal souci est d'assurer le transport des voyageurs. Le transport des voyageurs ne représente que huit pour cent environ de tous nos revenus. Il va de soi que nous devons donner la préférence aux convois-voyageurs, mais il n'en reste pas moins que nous nous intéressons surtout au transport des marchandises.

M. MONTEITH (*Verdun*): J'aimerais à vous poser une question au sujet des convois conjoints. Quel est le pourcentage du matériel roulant qui est fourni respectivement par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien? Cette répartition se fait-elle à parts égales?

M. GORDON: Non. Il importe peu d'ailleurs de savoir laquelle des deux compagnies fournit le matériel roulant. La répartition des frais et des recettes se fait selon le millage et selon le genre de matériel roulant qui est incorporé dans les convois conjoints. En vertu des accords relatifs à l'usage conjoint du matériel roulant, nous pouvons fournir la majeure partie du matériel roulant sur le trajet de Montréal à Toronto, et le Pacifique-Canadien sur les trajets de Montréal à Québec et de Toronto à Ottawa. Il arrive aussi que nous fournissions le wagon-restaurant. Mais cela ne fait pas de différence, car les frais et les recettes sont répartis selon le millage accompli et la part de chaque compagnie est calculée d'après la quantité de matériel roulant qu'elle fournit. Cela s'applique non seulement aux wagons à l'usage des voyageurs, mais aussi aux locomotives, qui occasionnent les frais les plus considérables.

M. FISHER: Puis-je vous demander de nous fournir des détails relatifs à l'accord que vous avez conclu avec la compagnie R. F. Welch au sujet de l'embauchage de la main-d'œuvre en Europe pour votre compte?

M. GORDON: Si vous le voulez.

M. FISHER: Quelle rétribution devez-vous verser à cette fin, si rétribution il y a?

M. GORDON: D'après l'accord qui a été conclu, la compagnie Welch s'occupe de faire l'embauchage de la main-d'œuvre dont nous avons besoin en sus de la main-d'œuvre locale que nous embauchons pour remplir les cadres des équipes supplémentaires.

La rétribution exigée par la compagnie R. F. Welch est de 3 p. 100 du salaire qui sera versé à chacun des nouveaux employés au cours d'une période continue d'emploi. Nous avons réduit de \$2.31 à \$2.10 par jour les frais de pension des hommes des diverses équipes et nous avons versé à la compagnie R. F. Welch une prime de 30c. par jour pour chaque employé. Cela signifie en pratique, si vous voulez l'exprimer de cette façon, que le National-Canadien a dû verser à la compagnie Welch à titre de rétribution une somme de 30c. par jour par employé plus 3 p. 100 du salaire gagné par chaque employé.

M. FISHER: Quelle somme a-t-on versé à la compagnie Welch au cours de 1957?

M. GORDON: Je ne pense pas avoir ces données en main à l'heure actuelle.

M. FISHER: Cela n'a pas d'importance. Pouvez-vous nous dire si cet accord a été bien accueilli par les syndicats?

M. GORDON: Les syndicats ne nous ont fait part d'aucun grief depuis que nous avons conclu le dernier accord.

M. FISHER: Projetez-vous de faire venir de la main-d'œuvre de l'étranger au cours de la période qui s'en vient?

M. GORDON: Je ne pourrais pas vous dire précisément en quoi a consisté l'activité de la compagnie Welch cette année, mais je crois savoir toutefois qu'elle fait tout son embauchage au Canada.

Cet accord a très bien servi les intérêts des compagnies ferroviaires depuis le début, car la compagnie Welch a fait venir au Canada au cours des années, de certains pays comme l'Italie, par exemple, de la main-d'œuvre dont notre industrie bénéficie et cette compagnie s'est chargée en quelque sorte de faire la réadaptation de cette main-d'œuvre.

La compagnie Welch a aussi joué un rôle très utile du point de vue sociologique en aidant à faire la réadaptation de quantité de personnes et en leur trouvant de l'emploi. Elle les a fait embaucher dans les équipes préposées à l'entretien des voies ferrées et c'est précisément dans ces équipes-là que nous avons pu trouver les employés dont nous avons besoin pour d'autres genres de travail.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser au sujet de la question des frais d'exploitation, je propose que nous passions à l'examen de la question des traitements et salaires. Je propose également que nous ajournions la séance à midi et demi, si vous êtes d'accord.

M. CHEVRIER: Puisque nous allons continuer, je demanderai à M. Gordon de bien avoir l'obligeance de nous fournir de plus amples renseignements en rapport avec les déclarations qu'on trouve dans le rapport au sujet des demandes qui ont été formulées par les syndicats des cheminots sédentaires et de nous dire où en sont rendues les négociations à ce sujet. J'aimerais à ce qu'il nous parlât tout d'abord des augmentations de salaires exigées par les syndicats. De plus, si la compagnie acquiesçait aux demandes des syndicats, quelle nouvelle augmentation cela pourrait-il entraîner dans le tarif-marchandises? Pouvez-vous nous dire également si le Pacifique-Canadien doit actuellement faire face au même problème que le National-Canadien? Enfin pouvez-vous nous dire où on en est rendu dans les négociations relatives aux demandes qui ont été formulées par les syndicats des cheminots sédentaires?

M. GORDON: Je me ferai plaisir de vous obliger. Si vous me le permettez, toutefois, j'aimerais à y penser pendant l'heure du dîner afin de vous fournir les renseignements que vous demandez dès le début de la séance de cet après-midi.

M. CHEVRIER: Je ne pourrai pas assister à la séance de cet après-midi dès le début.

M. GORDON: Je devrai me renseigner pour être en mesure de vous dire quelle pourrait être l'influence des augmentations de salaires sur le tarif-marchandises. Je peux cependant répondre à vos autres questions sur-le-champ. La commission d'arbitrage a terminé ses séances. Le Pacifique-Canadien et notre compagnie ont présenté à la commission d'arbitrage des documents qui établissent qu'il n'y a pas lieu à l'heure actuelle d'accorder les augmentations de salaires demandées. Nos deux compagnies se sont

employées à prouver que l'index des denrées non périssables sur lequel les syndicats se fondent pour établir le bien-fondé de leurs réclamations ne s'applique pas à l'industrie ferroviaire.

Nous avons dressé pour la gouverne de la commission d'arbitrage un tableau comparatif des différents taux de rémunération en usage au Canada qui s'appliquent à d'autres genres de travail de même nature qui est accompli dans l'industrie ferroviaire et j'estime que nous avons réussi à démontrer avec succès (je ne sais si les syndicats partagent cet avis) que les cheminots touchent un salaire équitable et que, dans ces conditions, il n'y a pas lieu de leur accorder les augmentations qu'ils exigent.

Nous avons établi le bien-fondé de notre décision et les syndicats ont indiqué ouvertement leur opposition à l'égard du point de vue de la compagnie. La commission d'arbitrage est en train de rédiger son rapport au sujet de cette question. Je ne sais pas exactement quand ce rapport sera rendu public, mais j'imagine que ce sera sans doute au cours des deux ou trois prochaines semaines, c'est-à-dire lorsque la commission sera présidée par le juge Thompson. Je devrai attendre que le rapport soit rendu public pour être en mesure de vous dire ce qui pourra se produire.

M. CHEVRIER: Je vous prierais de bien vouloir nous donner de plus amples renseignements au sujet des employés qui forment l'autre groupe. Je veux parler des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives.

M. GORDON: Il nous faut ici remonter aux antécédents de cette question. Nous devons nous reporter à la période qui a précédé la convention collective qui a été conclue avec les chauffeurs de locomotives et qui s'est terminée le 31 mars de cette année. Au cours des négociations relatives à cette convention collective, il y a deux ans, nous avons déclaré ouvertement que nous nous proposons de contester la nécessité d'employer des chauffeurs sur les locomotives Diesel, quel que soit le genre de travail auquel elles pourraient être affectées. Nous nous sommes aperçu au cours des discussions que cela a entraîné que cette question ne touchait pas seulement les chauffeurs mais tous les membres qui composent l'équipe des convois qui sont mus par des locomotives Diesel. Nous avons estimé à ce moment-là que nous ne possédions pas assez de données à ce sujet pour demander à une commission d'arbitrage de trancher la question. C'est pour cette raison que nous avons accepté en 1956 de prolonger nos conventions au sujet des salaires et que nous avons déclaré que nous ferions un examen approfondi des fonctions particulières de chacun des membres qui forment l'équipe d'un convoi. C'est ce que nous avons fait.

La Pacifique-Canadien a décidé pour sa part, après avoir fait une étude de ce genre, de s'en remettre à une commission d'arbitrage au sujet de l'emploi des chauffeurs sur les locomotives Diesel dans les cours de tirage et pour le transport des marchandises. Cette question a donné lieu à la création de la commission royale d'enquête connue sous le nom de commission Kellock.

Nous sommes allés de l'avant avec notre propre étude pour notre propre usage et le Pacifique-Canadien s'en est rapporté à une commission d'arbitrage et, plus tard, à la commission Kellock.

Lorsque notre convention collective a pris fin le 31 mars de cette année, nous avons signifié notre intention de demander l'autorisation d'apporter une modification à la convention collective relative aux traitements et de laisser la direction libre de décider comme elle l'entend en quelles circonstances elle pourra avoir recours aux chauffeurs. Le syndicat a refusé catégoriquement de traiter de cette question. Le juge Montpetit préside une commission d'arbitrage qui s'occupe d'étudier cette question et d'établir le bien-fondé de notre demande, non seulement à l'égard des augmentations de salaires, mais aussi en ce qui a trait à laisser l'emploi des chauffeurs sur les locomotives au bon jugement de la direction.

Notre cas est différent de celui du Pacifique-Canadien, car nous prétendons que nous avons le droit de décider comme nous l'entendons dans quelles circonstances nous pourrions assigner nos employés à n'importe quel travail en particulier, qu'il s'agisse des chauffeurs de locomotives ou des employés qui font partie d'autres catégories. Voilà où en sont rendues les choses. Les séances de la commission ont été ajournées au 11 août. Il va de soi que nous ne saurons pas quelle sera notre ligne de conduite tant que la commission ne se sera pas prononcée.

M. FISHER: J'aimerais à vous poser quelques questions cet après-midi au sujet de certains endroits tels que Sioux Lookout, Armstrong, Nakina, Hornepayne, Foleyet et Port-Arthur.

M. GORDON: A quel point de vue?

M. FISHER: Si la commission vous accorde l'autorisation que vous demandez en ce qui concerne les chauffeurs de locomotives, quelles conséquences cela aura-t-il chez les gens de ces endroits?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez savoir quelle influence cela aurait sur l'embauchage des gens de ces endroits?

M. FISHER: Exactement. La question de l'embauchage en est une d'importance vitale pour les gens qui habitent ces régions.

M. GORDON: J'aimerais à discuter la chose avec M. Dingle pendant l'heure du dîner. Il va sans dire que notre programme de diésélisation obligera à faire des changements dans les points divisionnaires. Il nous faudra aussi entreprendre un vaste programme de réadaptation au fur et à mesure que nous mettrons à exécution notre programme de diésélisation.

Il va sans dire que la direction devra continuer de tenir compte des normes de sécurité qui sont établies par la Commission des transports si on lui laisse toute liberté de décider en quelles circonstances elle pourra avoir recours aux services d'employés d'une certaine catégorie qu'il s'agisse des chauffeurs de locomotives ou des autres employés qui forment l'équipe d'un convoi. Si on nous autorise à réduire le nombre de nos employés sur un convoi, nous ne manquerons pas de le faire toutes les fois que les circonstances l'exigeront. J'ignore cependant quelle influence une telle ligne de conduite pourrait avoir sur les points divisionnaires. Cela dépendra de l'endroit où les employés visés habitent et aussi de la ligne à laquelle ils sont affectés.

M. FISHER: J'ignore si vous vous doutez de l'importance qu'une telle question peut avoir lorsqu'on se place au point de vue des hommes politiques, mais je peux vous dire que c'est pour eux une question d'importance vitale. Lorsque les personnes qui habitent les points divisionnaires nous demandent ce qui va leur arriver, nous sommes très embarrassés, car nous ignorons quelle sera la ligne de conduite des compagnies ferroviaires et, par conséquent, nous ne pouvons leur fournir de réponse à ce sujet. Je suis d'avis que, si l'on tient compte de tous les changements envisagés dans l'industrie ferroviaire, les personnes qui habitent ces endroits devraient savoir dans une certaine mesure à quoi s'en tenir, car il s'agit de leur gagne-pain. J'espère que vous pourrez nous fournir des renseignements à ce sujet.

M. GORDON: Il serait peut-être osé de vous poser cette question mais, enfin, dites-moi, pensez-vous que les gens de ces endroits m'écouteront ou même qu'ils me croiraient si je leur donnais des précisions à ce sujet?

M. FISHER: Je crois que oui.

M. GORDON: J'en doute, si je me fonde sur mon expérience du passé.

M. FISHER: Vous avez parlé tout à l'heure de la question des relations humaines. C'est là une des questions les plus délicates qu'on puisse aborder. J'ai eu des rapports avec le National-Canadien depuis ma naissance. Plusieurs

de mes parents les plus rapprochés travaillent pour le compte de cette compagnie et ma mère touche une pension de la compagnie. Je crois comprendre leur point de vue. Je suis d'avis que le temps est venu pour vous de nous dire en termes explicites ce à quoi les gens qui habitent ces endroits peuvent s'attendre en fait d'emploi.

M. GORDON: Je partage entièrement votre avis. J'estime qu'il est de notre devoir de les renseigner le plus tôt possible. Il faut se rendre compte du fait que les compagnies ferroviaires se trouvent actuellement en plein milieu d'une révolution sans précédent au point de vue technologique et que, si elles ne savent pas adopter des changements qui leur permettront de continuer de faire concurrence aux autres moyens de transport ou encore de leur faire concurrence avec plus de succès, la main-d'œuvre ferroviaire en souffrira beaucoup plus que si les compagnies ferroviaires sont en retard sur le progrès.

Je n'ignore pas que la mise à exécution de notre programme de désolidarisation a eu des conséquences fâcheuses. Personne ne se préoccupe de cela plus que moi et les autres dirigeants de la compagnie. Nous avons fait de notre mieux pour faire comprendre notre point de vue. Il ne nous est jamais arrivé en aucune circonstance de faire des changements brusques dans le travail de notre main-d'œuvre sans que nous n'ayons délégué à nos employés nos surveillants et d'autres représentants de la compagnie pour leur expliquer les raisons de ces changements et pour leur dire ce à quoi ils pouvaient s'attendre. Il est vrai que les employés touchés par ces changements bénéficient de privilèges en vertu des dispositions relatives à l'ancienneté et aux transferts, mais il reste néanmoins qu'ils doivent en arriver au point où ils n'ont plus d'autre choix que de se trouver du travail ailleurs. Je me rends très bien compte combien il peut être difficile pour une personne d'avoir à laisser un ancien emploi, mais nous n'avons pas le choix d'agir autrement. Il faut marcher avec le progrès.

M. FISHER: Il y a aussi d'autres aspects de cette question qu'il faut considérer comme, par exemple, la question des valeurs immobilières. On ne sait pas à quoi s'en tenir à ce sujet à l'heure actuelle. Je vous avouerai en toute franchise que les agglomérations qui laissent le plus à désirer dans ma circonscription sont celles qui font partie des points divisionnaires du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Il est midi et trente, messieurs. Nous allons suspendre la séance et, si vous le voulez bien, nous nous réunirons de nouveau dès qu'on aura disposé de l'ordre du jour à la Chambre, s'il y a lieu. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous nous réunirons en soirée à huit heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

LUNDI 14 juillet 1958.

5 heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Nous allons commencer, si vous le voulez bien. Si je ne me trompe, M. Gordon est maintenant prêt à répondre aux questions qui sont demeurées en suspens.

M. GORDON: J'ai réussi, pendant l'heure du dîner, à obtenir les renseignements qui me permettront de répondre à la plupart des questions qui sont demeurées en suspens.

Une de ces questions se rapportait aux expéditions de bois à pâte. Je n'ai pas pu obtenir de renseignements à ce sujet, mais je crois néanmoins que M. Fisher pourra obtenir satisfaction s'il se donne la peine de s'adresser à n'importe lequel de mes assistants.

M. FISHER: C'est bien.

M. GORDON: Au sujet de la question que vous m'avez posée, monsieur Carter, à savoir si les taux de transport par voie ferrée s'appliquent à l'industrie du cabotage, c'est-à-dire au transport des marchandises par des navires qui font la navette d'un port à l'autre. Je dois vous répondre que non. Les taux qui s'appliquent au cabotage sont les taux de transport des marchandises par voie des eaux. Il n'y a pour ainsi dire pas eu de changements dans les taux de transport des marchandises par voie des eaux depuis la Confédération.

En réponse à la question qu'on m'a posée au sujet des taux de transport du ciment, je dirai que nous n'avons pas de tarif spécial pour favoriser les expéditions de ciment par voie ferrée. Nous avons établi un tarif-marchandises qui nous permettra de faire concurrence aux expéditions de ciment du Royaume-Uni à Saint-Jean (Terre-Neuve). Nous avons abaissé nos taux de transport au mois de mars dernier en vue de pouvoir faire concurrence dans ce domaine.

On m'a posé une question en rapport avec le transport par autobus et par camion entre Port-Arthur et Longlac. La réponse à cette question est que nous avons discontinué notre service de transport par voie ferrée sur cette ligne-là après en avoir fait la demande à la Commission des transports. Le transport dans cette région se fait maintenant par autobus et par camion. L'expérience nous a montré que nous pouvons fournir dans cette région un service adéquat qui peut répondre à la demande et, en même temps, économiser de \$270,000 à \$280,000 environ par année grâce à ce changement. Nous n'avons pas l'intention de recommencer à faire du transport par autorail ou par tout autre moyen de transport par voie ferrée dans cette région.

Je crois que, de façon générale, ces renseignements fournissent la réponse aux questions que vous m'avez posées ce matin. Mais on m'a demandé aussi si nous mettions les localités au courant de nos intentions. Comme c'est là une question d'ordre général qui embrasse un grand nombre de points de vue, il me semble difficile d'y apporter une réponse complète.

Je puis cependant vous assurer que nous communiquons avec les représentants des syndicats le plus tôt possible pour leur faire part de nos intentions lorsque nous envisageons des remaniements d'effectif dans telle ou telle localité. La ligne de conduite que nous suivons varie selon les circonstances, mais nous communiquons toujours avec les représentants des syndicats des différents métiers.

Je dis que la question comprend plusieurs aspects, parce qu'il y a les conventions syndicales variant selon les métiers, qui diffèrent l'une de l'autre, et cela complique le problème. Nous donnons un avis préalable aussitôt que possible, dès que nos projets sont arrêtés.

M. FISHER: Vous n'avez pas l'habitude de fournir des explications aux responsables des affaires de la localité, comme, par exemple, au conseil municipal?

M. GORDON: Oui et non. Nous nous efforçons de suivre cette ligne de conduite lorsque nos projets sont suffisamment avancés et que nous pouvons avoir nous-mêmes une vue d'ensemble de la situation. La difficulté, monsieur Fisher, provient de ce que nous traversons en ce moment une période de transition très complexe, car nous sommes en train de remplacer les locomotives à vapeur par les locomotives diesels. Dès que notre programme de dieselisation sera suffisamment avancé et que nous serons en mesure d'en prévoir les effets par rapport à une localité donnée, nous communiquerons avec les conseils municipaux et avec les employés.

La ville de Stratford peut servir d'exemple dans ce domaine. Nous avons fourni des renseignements complets sur la situation aux responsables de la ville de Stratford. En plus de communiquer avec les membres du conseil de ville et avec tous les autres corps publics de la municipalité, nous avons rencontré

chaque employé en particulier et nous avons établi un service consultatif chargé de renseigner chacun de ces employés sur ses droits d'ancienneté et de pension, sur la filière à suivre en cas de déplacement et sur les autres questions de ce genre. Nous pouvons suivre une ligne de conduite analogue dans toutes les localités où nos projets sont bien arrêtés.

Quelques-unes des localités qui vous intéressent sont situées dans des régions intermédiaires. Comme nous ne sommes pas assez avancés dans notre programme de diésélisation, nous n'avons pas encore décidé quelles seront les localités auxquelles ce programme s'appliquera.

L'un des avantages de la diésélisation consiste à supprimer la nécessité des services d'entretien sur des parcours bien plus considérables qu'auparavant. Il est certain que nous aviserons les localités des changements d'effectif que cela entraîne dès que nous serons assez avancés dans notre programme.

Le transfert de notre atelier de Cochrane à Senneterre peut également me servir d'exemple. Nous avons communiqué avec les membres du conseil municipal de Cochrane il y a plus d'un an. Comme je l'ai signalé ce matin, nous avons eu beaucoup de difficulté à leur faire comprendre que ces changements s'imposent si l'on veut maintenir l'industrie ferroviaire.

Je puis vous assurer que nous entrerons en communication avec les localités pour les mettre au courant de nos projets dès que nous serons en mesure de leur offrir des conseils pratiques.

Il y a un autre aspect de la question que j'hésite à vous signaler. L'expérience a montré que nous nous attirons de l'opposition si nous mettons à divulguer les changements que nous nous proposons d'apporter dans telle ou telle localité avant d'avoir des plans bien arrêtés. C'est une façon d'inviter les gens à soulever des objections, ce qui rend la préparation de nos projets beaucoup plus difficile encore. Nous essayons donc d'attendre que nos projets soient bien définis et, de cette façon, nous évitons bien des protestations et des discussions inutiles. C'est seulement, je le répète, lorsque nous sommes absolument certains de ce que nous allons faire que nous rencontrons les représentants de nos syndicats et les autres responsables afin de leur fournir les renseignements nécessaires.

M. FISHER: Je n'ai pas l'intention de faire une affirmation catégorique sur des faits contrôlés, mais je crois qu'il y a lieu de s'inquiéter de l'état d'esprit qui règne dans les localités situées sur la ligne du nord. Je pense, par exemple, à des localités comme Hornepayne. Il semble que l'avenir de ces localités soit très incertain. J'aimerais que vous me promettiez de mettre les responsables de ces localités au courant de vos projets dès que cela vous sera possible.

M. GORDON: Nous sommes tout à fait au courant de cette situation. Les localités dont vous parlez sont assez isolées et elles dépendent du chemin de fer dans une très forte mesure. Nous éprouvons beaucoup de sympathie à l'égard de ces localités et nous pouvons très bien comprendre leur situation. Je puis vous assurer que nous tâcherons de leur faire part de nos projets dès que cela sera possible et que nous agirons avec beaucoup de considération si nous sommes obligés d'apporter des changements de transition dans ces localités.

M. FISHER: Puis-je proposer à M. Gordon de visiter quelques-unes de ces localités?

M. GORDON: J'aimerais bien à le faire, mais je n'ai jamais pu trouver le moyen d'être simultanément à vingt endroits différents. J'ai déjà visité, à l'occasion, les localités dont vous parlez. Mais il m'est tout à fait impossible de les visiter toutes et d'y séjourner le temps qu'il faudrait. Soyez assuré

cependant, que je n'oublierai pas votre conseil et que, dans la mesure du possible, je tâcherai de me rendre dans ces régions ou d'y envoyer des fonctionnaires supérieurs du National-Canadien.

M. CARTER: J'aimerais avoir une précision relativement à une réponse que M. Gordon m'a fournie ce matin. Il y a des caboteurs qui desservent ma circonscription et qui transportent aussi des marchandises à la terre ferme. Les marchandises qu'ils transportent à bord de la terre ferme ne sont pas déchargées, mais transportées directement de la terre ferme à un port de Terre-Neuve.

M. GORDON: Dans ce cas, le tarif-marchandises du chemin de fer est en vigueur.

M. CARTER: Mais le tarif de transport par voie des eaux s'applique dans le cas de cargaison qui a été déchargée à Port-aux-Basques et qui est chargée à nouveau, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est cela.

M. CARTER: Le tarif ferroviaire est-il en vigueur dans le cas du transbordeur?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Est-il en vigueur dans le cas des automobiles?

M. GORDON: Je ne vois pas la raison pour laquelle il ne serait pas en vigueur. Vous voulez parler des automobiles qui sont transportées par transbordeur?

M. CARTER: Oui. Y a-t-il un tarif spécial pour le transport de ces automobiles?

M. GORDON: Les automobiles transportées par transbordeur sont sujettes au même tarif que si elles étaient transportées par voie ferrée.

M. CARTER: Il s'agit du taux régulier du chemin de fer, n'est-ce pas?

M. GORDON: Même si nous devons assurer un transport direct par eau, le tarif est le même que celui du chemin de fer. L'établissement de notre tarif repose sur cette condition. Vous vous rappelez peut-être que notre tarif a été l'objet de protestations peu après la Confédération.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: A cette époque, on a supposé que le navire reliant North Sydney à Port-aux-Basques était un pont et, aux fins de l'établissement du tarif, on l'a considéré comme une voie ferroviaire. Mais c'est le transport des marchandises qui vous intéresse?

M. CARTER: A ce que je comprends, un individu qui expédie une voiture de Port-aux-Basques à North Sydney doit payer le tarif-marchandises ordinaire, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact.

M. CARTER: Mais je ne suis pas certain que les frais de transport soient les mêmes pour ces 90 milles que pour 90 milles dans un autre secteur de la ligne de chemin de fer?

M. GORDON: Pour le transport par petite vitesse.

M. CARTER: Il n'y a pas d'autre moyen de transport que celui-là.

M. GORDON: Je parle du trafic-marchandises comme dans le cas du transport d'une automobile neuve.

M. CARTER: Et moi je parle d'une automobile à passagers déjà en usage.

M. GORDON: Dans le cas, on paie un tarif régulier sur le bac pour cette automobile.

M. CARTER: On ne paie donc pas le taux du tarif-marchandises?

M. GORDON: Le taux, en ce cas, est basé sur le tarif-marchandises. Si vous conduisez votre automobile à une gare de Montréal, on ne la montera pas à bord d'un train de voyageurs à destination de Toronto. Mais, si vous conduisez votre automobile à Port-aux-Basques, vous pourrez la faire traverser de là à North Sydney sur un bac; et le taux sera calculé à partir du point de départ.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer au paragraphe 28, au début du chapitre intitulé "Salaires", et au paragraphe 29 "Augmentations de salaires et autres allocations pour l'année 1957"? Avez-vous des questions à poser à propos de ces paragraphes

M. CARTER: Monsieur le président, les pensionnaires qui se sont retirés sans avoir contribué au fonds de pension reçoivent, je crois, une pension uniforme?

M. GORDON: S'ils satisfont aux conditions requises par la Caisse de pension, ils reçoivent ce qu'on appelle une pension de base de \$25 par mois sans avoir contribué à cette caisse.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Carter, que ce point sera éclairci davantage un peu plus loin au cours de l'étude de certains autres paragraphes.

M. CARTER: Je ne voulais pas soulever cette question ici. Mais il y a un ou deux sujets qui s'y rattachent et que je veux faire éclaircir. Peut-être que cette discussion sera plus à propos au cours de l'étude du budget.

M. GORDON: Le moment présent est aussi bien choisi que n'importe quel autre.

M. CARTER: Dans ce cas, voici où je veux en venir. Le taux de pension pour un pensionnaire ordinaire des Chemins de Fer Nationaux qui s'est retiré sans avoir fait de contribution à la Caisse de retraite est de \$25 par mois, comme vous l'avez indiqué. Cependant, lors de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, plusieurs employés du chemin de fer de Terre-Neuve se sont trouvés à faire partie du programme non contributif de retraite puisqu'ils avaient été en service en partie pour le chemin de fer de Terre-Neuve et en partie pour les chemins de fer Nationaux du Canada. Je crois qu'ils reçoivent \$30 au lieu de \$25. Ce chiffre de \$30 par mois figure quelque part, et je me demande quelle en est l'explication.

M. GORDON: Une entente a été conclue entre les deux gouvernements à ce sujet, lors de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Cette situation est probablement l'une des plus compliquées qui soit dans notre organisation, et ce n'est pas peu dire, je vous l'assure.

Je pense que vous voulez parler du cas d'un employé de Terre-Neuve qui n'aurait pas contribué à la caisse de retraite. Voici ce que dit l'entente:

Un employé de Terre-Neuve qui n'a pas contribué à la caisse de retraite, recevra le montant additionnel de pension qui lui est payable en vertu du plan de pension, et qui sera requis pour augmenter sa pension de 15 dollars par année; mais cette pension ne devra pas être basée sur plus de vingt ans de service admissible, calculable aux termes de la loi de Terre-Neuve du 31 mars 1949.

Il y a ensuite un certain nombre d'engagements. Lors de la Confédération, les employés de Terre-Neuve contribuaient à un certain plan de pension et des concessions ont été faites aux employés de ce chemin de fer, afin qu'ils ne perdent rien de leur pension par le fait de l'union avec les chemins de fer Nationaux du Canada.

En même temps, on ne pouvait équitablement obliger les chemins de fer Nationaux du Canada à donner à cette catégorie d'employés une pension plus élevée que celle qui leur revenait en vertu de leur période d'emploi avec nous.

Autrement nous aurions reçu des plaintes de toutes les parties du Canada. On décida donc de leur accorder un arrangement distinct qui ne relèverait pas directement de la caisse de retraite, mais d'une commission en charge des affaires de Terre-Neuve.

M. CARTER: Mais on mentionne quelque part que la pension de base est de \$30 par mois; et je n'ai jamais bien compris pourquoi ce minimum devait être de \$30.

M. GORDON: M. Armstrong dit qu'il le sait.

M. ARMSTRONG: Je pense que M. Carter veut parler du Chemin de fer Intercolonial, qui a institué une pension minimum de \$30 par mois dès 1923 ou 1924.

M. CARTER: A Terre-Neuve?

M. ARMSTRONG: Non, ce n'est pas pour Terre-Neuve. Je ne sais pas quelle est la pension de base pour Terre-Neuve.

M. GORDON: Le montant est variable.

M. CARTER: Alors nous avons deux chiffres. Vous avez \$25, et M. Armstrong dit qu'en 1923 le montant était de \$30.

M. ARMSTRONG: Pour ce qui est du chemin de fer Intercolonial.

M. CARTER: Mais cela touche d'une certaine façon les employés de Terre-Neuve. La raison pour laquelle je pose cette question, c'est qu'un de mes électeurs, maintenant retiré, était un employé du chemin de fer de Terre-Neuve et ensuite des chemins de fer Nationaux du Canada. Il reçoit une pension de \$32 par mois, répartie comme suit: \$30 de la part des chemins de fer Nationaux du Canada et le reste de la part de Terre-Neuve. Je ne comprends pas pourquoi.

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous efforcer de garder nos questions le plus près possible du sujet discuté. Si nous examinons tous les petits détails, le comité va perdre beaucoup de temps.

M. GORDON: Monsieur le président, c'est là un de ces cas qui concernent Terre-Neuve et qui sont tellement compliqués que nous devons les traiter séparément. Si M. Carter veut bien m'exposer les détails du cas particulier qui l'intéresse, je les analyserai pour lui et lui montrerai comment le cas a été résolu.

Le PRÉSIDENT: Je pense, monsieur Carter, que cela vaudrait mieux, parce que le comité perd beaucoup de temps si nous entrons dans les détails.

M. FISHER: Vous a-t-il été possible d'évaluer le nombre d'employés actifs qui ont volontairement décidé de participer au plan contributif de retraite?

Le PRÉSIDENT: Selon le plan révisé du ministère de la Santé et du Bien-être?

M. GORDON: Nous parlons du plan révisé de pension qui forme la partie II. Ceux qui contribuaient à la caisse de retraite conformément aux dispositions de la partie II étaient au nombre de 35,160 à la fin de 1956 et au nombre de 35,630 en 1957. C'est pratiquement le même nombre.

M. FISHER: Le nombre est pratiquement le même?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Pouvez-vous dire pourquoi les employés sont si lents à se décider à tirer profit de cette situation avantageuse?

M. GORDON: Oui, je pense que je puis répondre à cela. Cette lenteur est attribuable au fait que bien peu de jeunes gens sont capables de prévoir assez longtemps d'avance et de comprendre que, une fois mariés et installés, il leur

serait avantageux de se sentir protégés. A cela s'ajoute la faiblesse fondamentale de notre caisse, c'est-à-dire le fait qu'elle est une caisse volontaire.

Nous sommes convaincus que c'est là une erreur. Nous sommes donc en train d'examiner sérieusement le problème avec l'intention de rendre le plan obligatoire pour tous les nouveaux employés engagés à partir d'une certaine date. Nous en ferions un plan contributif tout comme celui du Pacifique-Canadien et de certaines autres compagnies de chemins de fer.

M. FISHER: Un plan obligatoire?

M. GORDON: Oui, pour les nouveaux employés. En d'autres termes, nous dirons que, à partir d'une certaine date, par exemple le 1^{er} janvier de l'an prochain, tout nouvel employé du chemin de fer devra automatiquement contribuer à la caisse de retraite. Le système volontaire qui est actuellement en usage n'est pas équitable, parce que, au moment où un employé se rend compte, après huit ou dix ans de service, qu'il devrait contribuer à la caisse de retraite, il est marié et élève une famille. Cela coïncide habituellement avec le temps où ses obligations financières sont les plus onéreuses. Dans ces circonstances, il a tendance à se dire: "Eh bien, je contribuerai l'an prochain"; mais il ne le fait jamais.

Nous pensons que le principe de la contribution volontaire est fondamentalement erroné.

M. FISHER: Si vous adoptez un plan de pension obligatoire, quel montant ferez-vous verser à la caisse de retraite par les employés?

M. GORDON: D'après les règlements de la caisse de retraite, un employé verse 5 p. 100 de son salaire; et, en proportion avec le montant versé, il jouit des bénéfices qui sont décrits dans les règlements de la caisse de retraite, le chemin de fer souscrivant le reste de la contribution, quel qu'il soit. Telles sont les dispositions révisées de la caisse de retraite.

Les dispositions précédentes ne prévoyaient aucun avantage, excepté que, si un employé s'engageait à verser 5 p. 100 de son salaire (ou jusqu'à 10 p. 100 s'il le voulait), la compagnie fournissait aussi 5 p. 100. A sa retraite, il avait accumulé une bonne somme d'argent avec les intérêts et avec cette somme il pouvait acheter une rente viagère établie selon les tables actuarielles alors en vigueur. Peu de temps après mon arrivée à la direction du chemin de fer, plus précisément la première année, toutes les dispositions de la caisse de retraite furent révisées et mises à date d'après des pratiques modernes. Nous pensons, qu'une des raisons d'être essentielles d'une caisse de retraite est de pourvoir aux survivants d'un employé. Nous avons donc révisé les anciennes dispositions et ajouté la Partie II qui stipule que tout employé, qui participe à la caisse en vertu des dispositions de cette Partie ne peut plus s'en retirer. Il paie 5 p. 100 de son salaire et retire les avantages qui découlent des dispositions du plan. Ces dispositions prévoient une indemnité de 50 p. 100 à la veuve au décès de son mari, sous réserve des ajustements secondaires nécessaires, et une allocation pour les enfants jusqu'à l'âge de 18 ans.

Ce qu'il en coûte à la compagnie dans chaque cas peut varier, selon les contributions qu'elle a pu faire à la caisse. Le montant résiduel requis pour payer les prestations doit être versé par la compagnie. Nous espérons que nous réussirons à décider tous les employés à participer à ce programme modifié, et nous espérons le rendre obligatoire, si possible, pour les nouveaux employés.

M. FISHER: En ferez-vous une clause spéciale de vos contrats avec l'union?

M. GORDON: Non. La caisse de retraite ne fait aucunement partie des ententes au sujet des salaires. Un représentant de l'union est membre du

comité qui s'occupe des suggestions relatives à la caisse de retraite et, par conséquent, nous prenons connaissance de l'opinion des membres de l'union avant d'annoncer des modifications.

M. FISHER: Quelles autres pensions...

M. GORDON: Pourrais-je ajouter quelque chose? Un certain nombre de situations devront être étudiées. Nous aurons à étudier la possibilité de faire participer à la Caisse de retraite d'autres catégories d'employés. Je ne veux pas en limiter la participation aux nouveaux employés. Le problème doit être étudié dans son ensemble.

M. FISHER: Au sujet du plan du Bien-être, vous avez éprouvé des difficultés avec les autres compagnies d'assurances, telles que la *Blue Cross* et la *Sun Life*, spécialement en ce qui concerne les pensions antérieures et les cas de double protection.

M. GORDON: Voici notre problème. Les employés des chemins de fer Nationaux du Canada contribuaient à plusieurs autres caisses de prévoyance et de secours. Les principales étaient la *Grand Trunk Railway Insurance and Provident Fund*, la *Canadian Railway Employees' Relief Association*, la *Railway Employees' Welfare Association Limited* de Terre-Neuve et un certain nombre d'associations bénévoles moins importantes.

Toutes ces compagnies garantissaient de la protection; dans un domaine particulier. Lorsque nous avons négocié avec les syndicats et les employés sédentaires un système d'assurance comprenant la protection contre les frais d'hôpital et les frais médicaux et chirurgicaux, l'assurance-vie et l'assurance-maladie moyennant une prime hebdomadaire, il s'en est suivi une double protection. Nous avons donc été obligés de parlementer avec les organismes déjà en vigueur afin de faire annuler leur protection. La double protection est de l'imprévoyance de la part des compagnies d'assurances. La chose n'est pas avantageuse pour elles. Nous en sommes venus à une entente.

La *Grand Trunk Railway Insurance and Provident Fund* ne gagnait ni ne perdait d'argent dans ses affaires. Nous avons donc pris son actif et ses dettes à notre charge; nous nous occupons de ses polices d'assurance-vie encore en vigueur. En ce qui concerne la *Canadian Railway Employees' Relief Association*, nous avons pu éliminer la protection contre la maladie relativement aux frais médicaux et chirurgicaux et aux frais d'hospitalisation. En conséquence, les retenues de primes sur les salaires ont été discontinuées. Puisqu'il s'agit dans ce cas d'assurance-vie, il n'y a pas de double protection. C'est simplement une protection meilleure et plus complète.

Il y a encore un dernier point. Je pense que ce qui vous intéresse le plus, c'est la *Railway Employees' Welfare Association*. C'est là une toute autre histoire, car cette association ne s'occupe pas seulement des chemins de fer Nationaux. Elle a émis plusieurs sortes de polices (assurance-vie, pensions aux veuves, assurance-maladie et autres polices du même genre) et elle fait affaire dans tout le Canada avec Air-Canada, avec le Pacifique-Canadien, l'*Ontario Northland* et d'autres compagnies. Son système de protection ne s'étend pas seulement aux employés des chemins de fer Nationaux du Canada, et nous n'avons jamais été chargés de son administration. Elle s'est toujours tenue un peu à distance. Nous essayons en ce moment de négocier une entente. Nous en sommes venus à une décision en ce qui concerne les frais de médecine et de chirurgie et les frais d'hospitalisation. Il n'y a pas de double protection en ces matières et une seule prime est déduite du salaire. Pour les quelques polices encore en vigueur nous déduisons la prime requise du salaire, lorsqu'un employé le demande.

M. FISHER: Certains employés de chemins de fer m'ont laissé entendre tout dernièrement que l'Association de Terre-Neuve fait encore du zèle en vue de recruter de nouveaux assurés.

M. GORDON: C'est possible. Il n'y a pas moyen de les en empêcher. Bien que cela ne soit pas recommandable, du moment qu'ils ont un permis de faire affaires, nous n'avons aucun recours contre eux.

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

M. CARTER: Je crois que M. Gordon devait donner quelques chiffres à M. Chevrier sur les conséquences des demandes d'augmentation.

M. GORDON: Je n'avais pas bien saisi la pensée de M. Chevrier. Le rapport indique...

Le PRÉSIDENT: Tout cela est indiqué dans le rapport.

M. GORDON: Le rapport indique qu'il faudrait 113 millions de dollars pour satisfaire à ces demandes d'augmentation. Nous considérons que ces demandes ne sont pas acceptables. Par un simple calcul mathématique, je peux vous dire qu'une hausse de 1 p. 100 du tarif-marchandises nous rapporterait environ 2 millions de dollars. Pour couvrir cette augmentation de salaire de 113 millions, il faudrait augmenter le tarif-marchandises de 50 p. 100, même en admettant que l'augmentation ne porterait pas exclusivement sur le tarif-marchandises. Toute demande de la sorte est évidemment inacceptable. Du point de vue pratique, elle est irréalisable. C'est là mon avis. Je ne peux donc pas prévoir d'ajustement dans le tarif-marchandises avant qu'on en soit venu à une entente avec les syndicats.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez voir, aux paragraphes 33 et 34 sous la rubrique "Salaires", qu'il y a eu des pourparlers avec les représentants de 15 syndicats au cours du mois de novembre 1957 et jusqu'au 2 décembre et les syndicats ont demandé de soumettre la question aux services de conciliation.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Au sujet de la détermination des tarifs-marchandises, prenez-vous vous-même l'initiative de ces négociations au nom des chemins de fer Nationaux du Canada? J'ai entendu dire que le Canadien-Pacifique en prend l'initiative et qu'invariablement vous dites: "Moi aussi".

M. GORDON: C'est inexact. La demande est habituellement faite conjointement par les deux compagnies de chemins de fer.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avez-vous votre propre conseiller juridique?

M. GORDON: Oui. Voici comment on procède. La présentation du dossier est faite par l'Association des chemins de fer du Canada, qui représente les 14 chemins de fer du Canada. Mais, la présentation formelle est habituellement faite par le Canadien-Pacifique, appuyé par notre compagnie.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des négociations encore en suspens?

M. FISHER: Vous nous avez renseignés ce matin sur la question des diesels. Vous avez prévenu les syndicats que la compagnie "entend décider elle-même du besoin de chauffeurs pour les diesels à marchandises et de cours de triage". Pouvez-vous transférer ces employés dès maintenant?

M. GORDON: Cela peut se faire très rapidement si l'on en vient à une entente.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si un chauffeur des chemins de fer Nationaux du Canada se rend compte qu'il n'y a pas d'avenir dans son métier, est-ce qu'il peut, s'il remplit les conditions et sans briser les règles du contrat entre le syndicat et la compagnie, se faire transférer à la section des mécaniciens et des serre-freins?

M. GORDON: Là encore la question très compliquée de l'ancienneté entre en jeu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce qu'il perd son ancienneté?

M. GORDON: Du moment qu'il est assigné à un autre groupe, il perd son ancienneté. La promotion habituelle serait de chauffeur à ingénieur. Cependant, s'il devient mécanicien, par exemple, de chauffeur qu'il était il doit recommencer au bas de la liste d'ancienneté dans le groupe des mécaniciens. Remarquez bien que c'est le syndicat qui le veut ainsi, et non pas la compagnie.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est un règlement du syndicat?

M. GORDON: Exactement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Établissez-vous certaines comparaisons entre votre chemin de fer et les chemins de fer américains en ce qui concerne le nombre d'heures et le nombre d'hommes requis pour faire le même travail? Y a-t-il un point de comparaison?

M. GORDON: Oui, nous avons des graphiques qui illustrent ce point. Je ne sais pas si nous les avons ici. Un de nos graphiques illustre très clairement cette comparaison; mais, malheureusement, je ne l'ai pas apporté.

Le PRÉSIDENT: Il est six heures. Je pense que nous avons à peu près terminé l'étude des salaires.

M. FISHER: Un dernier détail. L'énoncé suivant est assez catégorique: "La discussion a été close après que le syndicat eût refusé d'aborder la question des diesels". Aimeriez-vous ajouter quelque chose?

M. GORDON: Il s'agit de la rupture des négociations entre le syndicat et la direction du chemin de fer. D'après la loi, il y a une alternative. On peut désigner un médiateur qui devra rencontrer les deux parties afin d'établir s'il y a possibilité d'entente. Il peut faire rapport qu'il n'y a pas de possibilité d'entente. Le gouvernement nomme alors un comité d'arbitrage et les deux parties doivent comparaître devant lui pour exposer leur point de vue. Ce comité est nommé. Il a ajourné jusqu'au 11 août, mais nous lui exposons notre point de vue et le syndicat fait de même. Lorsque le comité rendra sa décision, chaque partie devra décider de l'attitude à adopter, car la décision du comité ne lie pas les parties en cause.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons guère discuter de la chose tant que siège le comité seul d'arbitrage.

M. FISHER: Je suis de votre avis. J'ai ici plusieurs mémoires à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons considérer que la discussion sur les salaires est terminée.

M. GORDON: Je ne pourrais en dire davantage, puisque le cas est devant le comité d'arbitrage.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous ne pouvons faire davantage. Si vous le voulez bien, nous allons suspendre la séance. Nous la reprendrons ce soir de huit heures à dix heures et nous siégerons demain à 9.30 du matin, à 3.30 de l'après-midi et à 8 heures du soir.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire quand nous aborderons l'étude du rapport d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Aussitôt que nous en aurons fini avec le rapport du National-Canadien, nous aborderons l'étude du rapport d'Air-Canada.

SÉANCE DU SOIR

LUNDI le 14 juillet 1958,
8.00 du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous avons le quorum. Nous en sommes rendus au paragraphe qui traite des impôts, locations et charges fixes. Les impôts payés par le chemin de fer se sont élevés à 16.6 millions de dollars, soit une hausse de 1.8 million de dollars sur l'année 1956.

Les locations de matériel et d'approvisionnement sont passées de 10 millions de dollars à 4.1 millions de dollars, ce qui s'explique par une utilisation moindre de wagons de lignes étrangères.

Les charges fixes sont passées de 31.8 millions de dollars en 1956 à 37 millions de dollars. La hausse de 5.2 millions de dollars s'explique entièrement par un taux d'intérêts plus élevé. Au cours de 1957, 4 millions de dollars ont été payés en intérêts sur divers emprunts se chiffrant à 197.1 millions de dollars. Le reste représente l'intérêt payé au cours de l'année sur les emprunts de 1956. Cet intérêt au pu être diminué quelque peu par le rachat de 73.3 millions de dollars en obligations détenues par le public. Désirez-vous faire des remarques au sujet de ces montants? Ce sont des charges fixes et nous ne pouvons pas les changer.

Sous la rubrique "Autres revenus", à la page 29, on constate que les autres revenus ont baissé de 14.6 p. 100 à 9.4 millions de dollars, toutes déductions faites. La diminution est attribuable en partie à un profit moindre sur la vente des terres et à l'incapacité des chemins de fer du nord de l'Alberta de payer leurs intérêts et leurs dividendes aux compagnies-mères. Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Gordon, en ce qui concerne la vente de terrains, je suppose que certaines ventes sont faites avec l'intention d'augmenter le volume des affaires du chemin de fer. Mais dans les cas où ce facteur ne joue pas, la compagnie a-t-elle un programme déterminé au sujet de la vente des terrains. A-t-elle décidé, par exemple, de recourir régulièrement à la vente aux enchères?

M. GORDON: Non, pas toujours; car la vente de terrains est un peu différente de ce qu'on peut appeler la mise en adjudication normale. Très souvent une personne ou un groupe pourrait utiliser ces terrains et vient nous soumettre une proposition. Cette proposition indique la manière dont il entend tirer un maximum de profit de ce terrain. Nous étudions cette proposition à la lumière du besoin que le chemin de fer pourrait avoir de ce terrain à l'avenir.

Si les directeurs de l'exploitation prévoient qu'ils n'auront pas besoin de ce terrain pour le chemin de fer, la terre est mise en vente et nous prenons la proposition en considération à la lumière de ce qu'on peut appeler le prix normal des terrains sur le marché de la région.

Le PRÉSIDENT: Vous remarquerez que le graphique qui représente le dollar-recette donne une bonne idée de la situation. Comme le président de la compagnie nous l'a déjà dit, 3.5c. de ce dollar représentent tous les autres revenus et les salaires en représentent 56.8 p. 100. Les pensions, la santé et le bien-être représentent 5.4c. du dollar-revenu; et, combinés avec les salaires, ils en représentent plus de 60 p. 100. Le tableau donne une bonne description de la situation.

M. BROOME: En quel endroit de la page 29 voyez-vous le montant de 9.4 millions de dollars ?

Le PRÉSIDENT: C'est à la page 13, sous le titre "autres revenus".

M. BROOME: Le rapport indique que le détail se trouve à la page 29.

Le PRÉSIDENT: Le texte dit: "Les autres revenus, une fois les déductions faites selon les détails donnés page 29...".

M. BROOME: Je suis maintenant à la page 29.

M. GORDON: C'est le total des autres revenus, au montant de \$10,055,000 que vous voyez dans le tableau, moins tous les prélèvements qui se chiffrent à \$607,000, comme il est indiqué au-dessous. Le chiffre net est de 9.4 millions de dollars.

M. BROOME: Pour en arriver au revenu net des charges fixes vous avez soustrait \$607,000 de \$10,055,000?

M. GORDON: Pour en arriver aux autres revenus nets, nous soustrayons \$607,000 de \$10,055,000 et cela donne 9.4 millions de dollars. C'est le chiffre que nous citons à la page 13.

M. BROOME: Juste au-dessous de la soustraction il est dit "revenu net applicable aux charges fixes \$7,399,139". Est-ce que ce ne devrait pas être 9 millions au lieu de 7 millions? Y a-t-il là une erreur typographique?

M. GORDON: Non, ce n'est pas une erreur. Nous ne laisserions pas passer une erreur comme celle-là. Le chiffre 9.4 millions de dollars est le résultat net de \$10,055,000 moins \$607,000.

Le chiffre de \$7,399,000 représentant le revenu net applicable aux charges fixes est 9.4 millions de dollars moins 2.048 millions de dollars représentant le revenu net d'exploitation du chemin de fer. Ce dernier chiffre est un déficit.

M. BROOME: C'est un déficit?

M. GORDON: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons maintenant passer au paragraphe 40 sous la rubrique "Exploitation des hôtels."

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je me demande si M. Gordon voudrait bien nous donner quelques indications sur ses projets futurs en ce qui concerne les dépenses prévues pour l'aménagement de nouveaux hôtels; et, pour satisfaire ma curiosité personnelle, s'il a l'intention de faire rénover le Château Laurier avant que les termites en achèvent la destruction. Monsieur le président, les chemins de fer Nationaux du Canada exploitent plusieurs bons hôtels, mais celui-ci est le moins attrayant alors que ce devrait être un des meilleurs.

M. GORDON: Voilà qui est vraiment extraordinaire, monsieur le président. J'ai justement eu le plaisir, l'autre jour, de recevoir une lettre d'un organisme mondial et cette lettre certifiait que le Château Laurier est un des meilleurs hôtels du monde.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ne parlais pas des services, monsieur Gordon, mais plutôt des pièces mises à notre disposition. Je pense qu'elles sont démodées.

M. GORDON: De quelles pièces parlez-vous?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je parle de la plupart des chambres sauf celles qui ont été rénovées. N'est-il pas vrai qu'il n'y a pas eu d'argent dépensé pour cet hôtel depuis bien longtemps?

M. GORDON: Cette affirmation n'est certainement pas exacte. En ce qui concerne la vieille aile qui était en mauvais état...

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je l'ai vue

M. GORDON: Nous avons fini de rénover entièrement la vieille aile il y a environ six mois. Auparavant il n'y avait ni salles de bain ni salles de toilette dans 128 chambres. Cette rénovation nous a coûté presque un demi-million de dollars.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mes amis doivent occuper les chambres bon marché, monsieur Gordon, car c'est tout ce que j'ai vu.

M. GORDON: Quel est le prix des chambres que vos amis occupent, bon marché ou cher?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'avais l'impression que les chambres et autres pièces sont inférieures à la normale dans tout l'hôtel.

M. GORDON: Je suis désolé que vous ayez cette impression. Je pense que vous pouvez entendre des opinions bien différentes à ce sujet.

M. BROOME: En ce qui concerne le Reine Élisabeth, je crois savoir que tous les plans et devis ont été préparés à New-York. Est-ce vrai?

M. GORDON: C'est absolument faux. L'architecte en chef des chemins de fer Nationaux du Canada est responsable des plans de l'hôtel Reine Élisabeth.

M. BROOME: C'est vrai. Son nom paraît au haut de la façade de l'hôtel; mais cela ne signifie rien du tout.

M. GORDON: Je vous demande bien pardon, cela signifie quelque chose. Demandez à l'architecte en chef si cela veut dire quelque chose, et il vous répondra que cela signifie beaucoup de travail, et probablement assez de travail pour épuiser un homme.

M. BROOME: Est-ce que vous accordez des contrats pour les détails du travail technique?

M. GORDON: Certainement pas. Voici ce qui est arrivé à propos de l'hôtel Reine Élisabeth. La préparation des plans a été confiée au département de l'architecture des chemins de fer Nationaux du Canada. Au début, nous avons consulté la firme Holabird & Root, des États-Unis, pour la simple raison que nous n'avions construit aucun hôtel de cette dimension au Canada depuis vingt ou trente ans. Nous avons consulté ces architectes pour cette raison, mais les détails du plan ont été préparés entièrement par l'architecte en chef des chemins de fer Nationaux du Canada.

La partie technique du travail a été confiée uniquement à des talents canadiens.

M. BROOME: Pouvez-vous nous dire quel montant a été payé à des compagnies américaines pour ces conseils en architecture et en services spécialisés?

M. GORDON: Oui, je peux m'enquérir de ce montant pour vous. Je ne sais pas si nous l'avons ici. C'est une petite somme.

M. BROOME: Pouvez-vous nous dire également pourquoi la direction de l'hôtel a été confiée à la compagnie Hilton?

M. GORDON: J'ai déjà expliqué cela en détail il y a deux ans quand nous avons accordé le contrat. Je n'ai pas d'objection, cependant, à vous l'expliquer brièvement. Mais ne perdez pas de vue que ce n'est qu'un résumé de la situation.

L'histoire a commencé quand nous avons décidé de notre propre autorité de construire l'hôtel. Nous avons alors appris que la compagnie Hilton était intéressée à s'établir à Montréal. Leurs agents sont venus me voir après que notre décision eût été rendue publique. Nous avons discuté du tarif général, pour ainsi dire, des services d'hôtellerie dans la ville de Montréal. Leur proposition qui consistait à leur confier la direction de l'hôtel, nous a paru souhaitable parce qu'elle nous permettait de prendre contact avec cette organisation hôtelière d'envergure mondiale.

Je ne me servirai pas de l'exposé que j'ai déjà fait. Je pourrais le lire, mais je vais me contenter d'improviser.

Il faut tenir compte du fait que le succès ou la faillite du Reine Élisabeth dépend des grands congrès. C'est pour cela qu'il a été construit.

C'est pour ainsi dire, une entreprise massive, dans le domaine de l'industrie hôtelière. L'hôtel a pour but de recevoir d'immenses congrès, comme nous n'avons jamais pu en recevoir au Canada, et de les attirer par tous les services qui intéressent ces grandes délégations.

Il était évident que ce projet ne pouvait se réaliser sans entamer une partie de ce genre d'affaires aux États-Unis. Nous avons appris que presque tous les congrès de ce genre sont le monopole de trois chaînes d'hôtels des États-Unis.

Pour attirer ces congrès, il aurait fallu établir des agences de renseignements dans toutes les grandes villes des États-Unis, ce qui aurait augmenté considérablement nos dépenses générales. Nous avons compris qu'en coopérant avec la compagnie Hilton, nous avions l'occasion de faire partie de leur chaîne d'hôtels qui est une des plus renommées du monde. L'entreprise serait avantageuse aux deux intéressés.

De plus, en revisant les détails, nous avons pu nous entendre sur un mode d'exploitation qui leur accordait la direction de l'hôtel en notre nom.

Le Reine Élisabeth est un hôtel des chemins de fer Nationaux du Canada, et qui leur appartient; mais il est dirigé et exploité par la compagnie Hilton. Par conséquent, il nous apporte des affaires grâce à nos relations avec cette chaîne mondiale d'hôtelleries.

Comme vous le savez sans doute, la compagnie Hilton possède la plus grande chaîne d'hôtels du monde. Nous bénéficions de sa clientèle en faisant partie de sa chaîne d'hôtels aménagés pour des grands congrès et nous bénéficions aussi de l'échange de renseignements qui se fait par elle en ce qui concerne les voyageurs de l'étranger qui viennent au Canada et que cet organisme peut nous envoyer

M. BROOME: La compagnie reçoit une somme fixe pour son travail d'administration, n'est-ce pas?

M. GORDON: Exactement.

M. BROOME: Et les déficits sont absorbés par le chemin de fer?

M. GORDON: Pas du tout. Les déficits sont absorbés par la compagnie Hilton.

Cela constitue un des meilleurs arrangements que j'aie jamais vus. J'ai fait plusieurs arrangements au cours de ma vie à des titres divers, au nom du gouvernement et de divers organismes, mais il n'y en a aucun dont je sois plus fier que de cet arrangement avec la compagnie Hilton.

M. FRAZER: Puis-je vous demander quand vous prévoyez d'installer des appareils de télévision au Château Laurier? C'est peut-être le seul hôtel de son genre au pays qui ne possède pas d'appareils de télévision.

M. GORDON: Il faut d'abord savoir jusqu'à quel point la clientèle permet une telle dépense et s'il est possible d'augmenter le prix des chambres après avoir fait cette installation.

M. FRAZER: Ne la faites pas, je vous en prie.

M. GORDON: Je savais que ce serait là votre réaction.

M. FRAZER: J'y suis installé depuis dix-neuf ans.

M. GORDON: Je savais que ce serait là votre réaction. Remarquez bien qu'il en est de nos hôtels comme de tout autre genre d'affaires. Si on engage du capital dans les hôtels, c'est avec l'espoir d'en retirer quelque profit. Il s'agit de savoir si une augmentation de un dollar ou de 50c. par chambre nous remboursera pour la télévision qui aura été installée.

M. FRAZER: Ne croyez-vous pas que le fait d'installer des téléviseurs augmenterait le volume de vos affaires?

M. GORDON: C'est là une question d'opinion. Je ne veux pas discuter les aspects techniques de la question, mais il est certain que l'installation de téléviseurs dans les chambres du Château Laurier créerait de grandes difficultés techniques à cause des émissions radiophoniques qui partent de l'hôtel lui-même.

Ne me demandez pas pourquoi, mais il y a des difficultés techniques et il serait très difficile d'installer la télévision au Château Laurier.

J'ai moi-même un appareil de télévision dans ma suite. Ce n'est pas parce que je suis le président, mais parce que ma chambre a l'avantage d'être placée près d'une cheminée et que nous avons pu faire descendre les fils par là. Mais l'installation de la télévision dans les chambres ordinaires pourrait créer des difficultés techniques qui seraient très difficiles à surmonter et qui occasionneraient de très fortes dépenses.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je pense que le président du Comité en a une dans sa chambre.

Le PRÉSIDENT: Non, je n'en ai pas. Mais je souhaiterais bien que l'on construise une cheminée pour moi. Je paie assez pour en réclamer une.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La question que je vous ai posée à propos du Château Laurier, puis-je vous la poser aussi à propos de l'auberge du Parc Jasper? Il est vrai que vous avez construit là une très belle auberge.

M. GORDON: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'y suis allé l'été dernier et encore cette année. L'auberge et les cabines sont pour vous une bonne source de revenus. Avez-vous songé à améliorer ce centre touristique. Je ne parle pas de l'auberge elle-même?

M. GORDON: La difficulté à laquelle nous devons faire face à Jasper, c'est que la saison d'exploitation est très courte; elle s'étend du milieu de juin à la première semaine de septembre seulement.

Si nous pouvions trouver le moyen d'allonger cette période d'exploitation, nous pourrions améliorer grandement la situation à cet endroit. La question est présentement à l'étude.

Une autre difficulté nous vient de la tradition qui nous oblige à employer des étudiants à Jasper. Or les étudiants doivent retourner à l'université dès la première semaine de septembre, et il est très difficile d'employer des aides temporaires après leur départ.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Si on fait exception pour l'auberge elle-même, on peut dire que les installations de Jasper sont démodées.

M. GORDON: La question est de savoir si le capital qu'on engagerait dans ces améliorations nous rapporterait des bénéfices. Je vais essayer de retourner sur les lieux cet automne pour étudier les possibilités d'amélioration. Nous pourrions nous permettre d'engager un bon montant à Jasper, s'il y avait moyen d'allonger la période d'exploitation.

En ce moment les chambres du Parc Jasper sont très recherchées. Il y a une liste d'attente, et nous n'éprouvons aucune difficulté à attirer les gens à l'auberge pour la période habituelle. Mais, s'il y avait moyen d'allonger notre période d'exploitation, nous pourrions faire beaucoup plus.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici la deuxième partie de ma question. Prévoyez-vous une grosse dépense de capital en vue de l'exploitation de l'hôtel?

M. GORDON: Cela viendra dans la discussion du budget. Il y a plusieurs montants spécifiques à ce sujet, mais je ne peux pas les mentionner de mémoire.

M. CREAGHAN: Dans votre inventaire, vous mentionnez que neuf hôtels appartiennent au réseau dans tout le Canada; mais votre rapport n'indique que sept hôtels ouverts toute l'année. Il y en a deux à propos desquels il n'y a pas de rapport. Pouvez-vous nous expliquer ce que sont ces hôtels? Et, deuxièmement, puis que vous avez neuf hôtels dans le pays, est-ce que vous prévoyez la construction d'un dixième, ce qui vous donnerait un hôtel dans chaque province?

En ce moment vos neuf hôtels sont situés dans neuf provinces différentes. Mais il n'y en a pas au Nouveau-Brunswick. Est-ce que vous pourriez étudier la possibilité d'établir un hôtel à Moncton?

Si vous considérez la possibilité de construire un hôtel dans l'Est du Canada vous pourriez peut-être songer aussi à établir un bureau régional pour cette partie du pays.

M. GORDON: Au sujet des hôtels ouverts toute l'année, vous avez attiré l'attention sur un point qui est exprimé d'une façon un peu imprécise dans le rapport. L'hôtel Vancouver, qui est une entreprise conjointe, n'est pas inclus dans ce nombre. Peut-être avons-nous été trop méticuleux à ce sujet. La raison, c'est que cet hôtel n'est que partiellement un hôtel des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'autre hôtel est le Reine Élisabeth, qui n'était pas terminé en décembre 1957, au moment où le rapport a été rédigé. Nous avons donc neuf hôtels, y compris l'Hôtel Vancouver et le Reine Élisabeth.

En ce qui concerne la situation au Nouveau-Brunswick, nous avons examiné la situation dans cette province et plus particulièrement à Moncton. Nous avons conclu que le trafic à cet endroit n'est pas suffisant pour justifier le genre d'hôtel que les chemins de fer Nationaux du Canada ont coutume de construire.

Il y a quelques années, nous avons disposé des petits hôtels que nous possédions à Port Arthur, à Pictou, à Minaki et à Brandon.

Nous nous en sommes débarrassés, parce que nous avons compris qu'il était impossible de s'occuper en même temps des deux genres d'affaires. Il faut se limiter soit à l'exploitation des grands hôtels, soit à l'exploitation des petits hôtels.

M. CREAGHAN: Je pensais à un hôtel d'environ 360 chambres qui serait construit à Moncton et qui compléterait le réseau national de vos hôtels.

M. GORDON: Oui, ce serait un hôtel du même genre que le Charlottetown; mais celui-là a été construit il y a vingt-cinq ans. Nous ne voyons aucune raison de construire un hôtel que nous jugerions inférieur à la norme des hôtels des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. CREAGHAN: Combien y a-t-il de petits hôtels dans le réseau actuellement?

M. GORDON: Je pense que le plus petit est le Charlottetown. L'hôtel Charlottetown a été construit à l'époque où l'on exploitait encore ces petits hôtels. Je suis certain qu'on ne construirait pas un hôtel de ce genre aujourd'hui.

M. CREAGHAN: Retirez-vous un profit de l'exploitation du Charlottetown?

M. GORDON: Le Charlottetown ne rapporte pas de profit.

M. BROOME: Pouvez-vous verser au dossier le bilan des revenus et des dépenses pour chaque hôtel en particulier?

M. GORDON: J'hésite toujours à le faire, parce que cela peut donner lieu à des comparaisons odieuses; mais, à votre demande, je vais le faire.

M. BROOME: Je n'en ai pas besoin actuellement. Je le consulterai si vous le versez au dossier. (Voir Appendice A)

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

M. CARTER: Puis-je demander si on a l'intention d'agrandir prochainement l'hôtel Terre-Neuve?

M. GORDON: Rien n'a été décidé à ce sujet. La question est à l'étude, mais la situation reste la même. Il faut prendre en considération que, dans l'avenir, il n'y aura peut-être plus de clientèle américaine. Si nous pouvons arriver à la conclusion que la clientèle serait suffisante, nous entreprendrions l'agrandissement de l'hôtel Terre-Neuve. C'est ce que nous faisons actuellement avec le Nova Scotian. La cérémonie de l'enlèvement de la première pelletée de

terre a eu lieu aujourd'hui. En tous cas, on a commencé le travail au Nova Scotian. En ce qui concerne le Terre-Neuve, il est toujours possible qu'un changement de circonstances nous oblige à étudier la question de nouveau.

M. CREAGHAN: Est-ce que la situation à cet égard pourrait être modifiée par une modification à la loi provinciale des boissons alcooliques au Nouveau-Brunswick?

M. GORDON: Cela se peut; je n'écarterais pas cette possibilité. Mais nous devons l'envisager du point de vue des affaires; et, bien que Moncton soit le centre ferroviaire des Maritimes, nous n'avons pu établir avec certitude que le nombre de voyageurs y soit suffisant pour permettre la construction d'un hôtel du genre que nous voudrions construire. Je veux dire par là qu'il y a place pour des petits hôtels dans Moncton; mais nous ne voulons pas construire de petits hôtels. L'expérience nous a démontré que nous réussissons mieux dans l'exploitation des grands hôtels. Nous nous occupons seulement des grands hôtels. Lorsque j'étais à Prince George, en Colombie-Britannique, par exemple, j'ai dit la même chose; et le résultat de notre étude a été qu'on a pu attirer des hommes d'affaires qui ont vu le besoin d'un petit hôtel en cet endroit et qui ont réalisé le projet. Il y aurait place aussi à Moncton pour une entreprise privée de ce genre qui pourrait s'occuper de ce genre d'affaires que nous ne pouvons prendre à notre charge. Nous sommes obligés de maintenir des normes élevées. Autrement nous nous exposons à des critiques comme celles que M. Smith a faites tout à l'heure. Nous ne pouvons faire les mêmes choses qu'un petit hôtelier peut faire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des hôtels? Passons aux "nouvelles réalisations".

Nous avons beaucoup de choses à examiner, en plus du rapport annuel qui est assez volumineux; tâchons de faire vite et de nous en tenir le plus possible à ce qui se rapporte au texte à l'étude.

M. CARTER: Avant de tourner la page, je demande la permission de poser une question. Je suis arrivé en retard et j'étais absent quand le point sur lequel je veux attirer l'attention a été discuté. Je voudrais demander si on a complété les négociations au sujet des impôts avec la ville de Port-aux-Basques.

M. GORDON: Les négociations au sujet des impôts?

M. CARTER: Les négociations au sujet des impôts qui ont eu lieu à Port-aux-Basques. Il me semble qu'elles sont commencées depuis quelque temps.

M. GORDON: Je ne puis me rappeler cette rubrique. Est-ce que ce sont des négociations sur les impôts en ce qui concerne le canal?

M. CARTER: Non, en ce qui concerne la ville et le conseil de la ville. Est-ce qu'il n'y a pas eu des négociations entre le conseil de ville et la ville de Port-aux-Basques?

M. GORDON: Je le regrette, mais je ne sais pas ce que vous voulez dire. Je vais examiner la question de nouveau, car ce point m'échappe en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Passons au paragraphe 42, sous le titre "Nouvelles réalisations", qui se lit comme il suit:

"En dépit du ralentissement du trafic en 1957, le Canadien-National a continué à améliorer son matériel, à moderniser ses installations et à simplifier ses méthodes."

Et voici le début du paragraphe 43:

"Signalons, entre autres, plusieurs nouvelles lignes importantes pour le transport du minerai et des autres ressources naturelles."

M. BROOME: En ce qui concerne la diésélisation, monsieur Gordon, diriez-vous...

Le PRÉSIDENT: Nous ne sommes pas encore rendus à cette question, qui se trouve à la page suivante.

M. BROOME: Nous parlons des nouvelles réalisations?

M. GORDON: La diésélisation se trouve sous un titre spécial.

Le PRÉSIDENT: Tenons-nous en à l'ordre des paragraphes. Nous traitons actuellement des nouvelles réalisations.

M. BOURBONNAIS: Monsieur le président, le paragraphe 62 indique que plus de 6,000 wagons à marchandises ont été construits en 1957. Est-il possible de savoir quelles sont vos prévisions à ce sujet pour l'année prochaine?

Le PRÉSIDENT: La question est celle-ci: Combien de wagons à marchandises vous proposez-vous de construire au cours de l'année 1957?

M. GORDON: Nous verrons cela quand nous arriverons au budget des immobilisations.

M. BOURBONNAIS: Merci.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous faire d'autres commentaires?

M. FISHER: En passant, comment va la concurrence avec le Pacifique-Canadien sur la ligne de Hillsport à Manitouwadge, surtout à l'égard du trafic en provenance de Manitouwadge?

M. GORDON: Il y a une vive concurrence. Les affaires vont aussi bien qu'on s'y attendait; mais la concurrence est forte pour ce qui est du trafic en provenance de Manitouwadge.

M. FISHER: L'affaire est-elle profitable?

M. GORDON: Nous le croyons. Il est difficile d'analyser la situation en détail, mais nous sommes satisfaits de notre placement.

M. BROOME: Je ne sais pas si les règlements me permettent de poser, pendant l'étude des nouvelles réalisations, une question relative à l'abandon de plusieurs milles de voie ferrée qui ne rapportent rien du point de vue économique, ou, en d'autres termes, une question relative à la suppression ou à l'abandon de certaines lignes.

M. GORDON: Relativement à l'abandon de certaines lignes? Très bien.

M. BROOME: Et à l'abandon même du remblai?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous voulez simplement savoir combien de milles de voie ferrée ont été supprimés?

M. BROOME: Je veux simplement savoir où on en est rendu dans la suppression des embranchements déficitaires.

M. GORDON: J'ai ici un exposé de la situation pour une période de plusieurs années. Au cours des trente dernières années, on a abandonné 1,269 milles de voie ferrée. Quant à la période qui va de 1955 à 1957 et qui vous intéresse plus particulièrement, je suppose, nous avons abandonné 165 milles de voie ferrée, dont 155 milles au Canada.

M. BROOME: Est-ce qu'on ne devrait pas accélérer ce programme?

M. GORDON: Nous aimerions à le faire dans plusieurs cas; mais, comme je j'ai dit plus tôt, l'abandon d'une ligne de chemin de fer suscite toujours une très forte opposition. Nous ne pouvons abandonner une ligne sans une autorisation de la Commission des transports. Il y a une enquête et quiconque a une raison valable ou non de s'opposer à notre action a le privilège de comparaître devant la Commission et d'exposer ses objections. L'abandon de certaines lignes est un des moyens que nous devons adopter dans certains cas pour réduire notre déficit; mais, chaque fois, notre décision est rendue très difficilement réalisable par la résistance et les objections qu'elle suscite.

Le PRÉSIDENT: Aux deux articles suivants, vous pouvez voir ou on a construit de nouvelles lignes. Le paragraphe 47 indique qu'on a construit pour 73 milles de voies nouvelles.

M. FISHER: Est-il contraire aux règlements de demander à M. Gordon quelle est l'attitude des chemins de fer Nationaux du Canada au sujet du projet de prolongement de leur ligne dans le nord de l'Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le PRÉSIDENT: C'est au paragraphe 45.

M. FISHER: J'aimerais seulement à connaître brièvement l'attitude du National-Canadien à ce sujet.

M. GORDON: La question se résume à deux ou trois points. Il y a plusieurs embranchements au Manitoba qui sont présentement à l'étude; et, comme l'indique le paragraphe 46, il y a une ligne de la sous-division de Sherridon qui va à Chisel Lake, au Manitoba. Nous avons également conclu une entente avec l'*International Nickel Company* pour les 31 milles qui vont à Sipiwesk.

M. FISHER: C'est l'Alberta qui m'intéresse. La raison pour laquelle j'ai demandé si ma question était conforme aux règlements, c'est qu'il y a eu discussion à ce sujet avec le ministre des Transports à la Chambre et que je ne voulais pas usurper ses fonctions.

M. HEES: Si je peux répondre à cette question, je dirai ce que j'ai dit à la Chambre. La question reçoit en ce moment l'attention du gouvernement, mais je ne peux vous en dire davantage pour le moment.

M. FRAZER: Avez-vous l'intention de mettre en activité des autorails dans tout l'Ontario cette année.

M. GORDON: J'ai déjà répondu à cette question.

M. FRAZER: Ma question porte plus particulièrement sur l'Ontario.

M. GORDON: Il y a 26 unités en service en différents endroits. Sept autres endroits sont à l'étude. Je ne veux rien prédire ni rien dévoiler des choses qui sont encore à l'étude, tant que la décision n'aura pas été prise d'aller de l'avant avec ces projets ou de les abandonner, car, du moment où l'on déclare qu'un projet est à l'étude, il s'exerce des pressions de tous côtés pour nous aviser sur ce que nous devrions faire.

Nous nous basons sur le principe général que, partout où la mise en opération d'un autorail peut rendre service et réduire les frais d'exploitation, nous allons étudier le problème.

M. FRAZER: Je pensais simplement que cela pouvait augmenter quelque peu les revenus.

M. GORDON: La question n'est pas tellement d'augmenter les revenus que de réduire les frais d'exploitation.

M. MITCHELL: Pouvez-vous nous dire ce qui a été fait en ce qui concerne l'amélioration des services à Sudbury? Vous vous rappellerez, je pense, que nous avons discuté la question à maintes reprises il y a deux ans et encore l'année dernière. Depuis ce temps, on dit que vous songez à acheter un terrain en banlieue de la ville comme nous espérions que la chose se ferait il y a une couple d'années. Je crois que vous êtes en train d'acheter un terrain. Je veux simplement vous demander de nous dire ce qui a été fait, si vous le pouvez.

M. GORDON: Comme vous le savez, nous avons étudié attentivement notre service-voyageurs et notre service-marchandises à Sudbury. Nous avons ici un montant destiné à la construction de nouvelles installations à cet endroit

pour les voyageurs et pour les marchandises. Dans notre budget des immobilisations pour 1958, il y a un montant prévu pour l'achat d'un terrain à la Jonction de Sudbury. Nous avons rempli une formule pour l'expropriation du terrain, mais la transaction devra être acceptée.

Il y a, dans le budget des immobilisations, un montant prévu pour cette dépense; mais nous ne voulons pas préciser exactement quels sont nos besoins en fait de terrain, parce que les gens ont la mauvaise habitude de hausser leur prix du moment qu'ils savent que quelqu'un est intéressé à acheter leur terrain.

M. MITCHELL: Je suis d'accord avec vous. Supposons, pour simplifier la discussion, que le terrain est acheté, peu importe où il soit. Je suppose alors que vous transporteriez la station sur ce nouveau terrain.

M. GORDON: C'est bien là notre intention.

M. MITCHELL: Merci.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet des voies et de l'installation de rails neufs?

M. BROOME: Est-ce que ces améliorations vont vous permettre d'accélérer la vitesse du service? Il ne semble pas que nous aurons le transport par air dans un avenir prochain.

M. GORDON: En plus de ce que j'ai dit plus tôt, la vitesse coûte de l'argent.

M. BROOME: C'est vrai, sans doute.

M. GORDON: Oui. La vitesse requiert, entre autres choses, que le remblai soit considérablement amélioré.

M. BROOME: Je voulais dire que ces améliorations pourraient réduire le temps des voyages.

M. GORDON: Dans l'Ouest, nous sommes partis de zéro, pour ainsi dire, parce que le remblai en général était bien au-dessous de la norme requise pour un bon remblai. L'histoire de cette partie du pays, en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, c'est que la voie ferrée était simplement déposée sur la prairie, sans drainage et sans remblai suffisant. Nous tirions passablement de l'arrière dans l'Ouest pour ce qui est de l'accélération du service.

Je crois avoir mentionné que nous sommes en train de réaliser un programme qui s'échelonne sur une période de six ans et qui coûtera près de 50 millions de dollars, en vue de mettre notre service au niveau voulu. Nous avons réalisé des progrès à cet égard; et, en même temps que la ligne est améliorée, nous étudions la possibilité d'accélérer nos horaires, mais tout en ne perdant pas de vue que la vitesse d'un train coûte cher. La consommation du combustible n'est pas la même. C'est tout comme une automobile; si vous conduisez à 90 milles à l'heure, vous faites moins de distance au gallon que si vous faisiez 40 milles à l'heure. Il faut considérer la vitesse en relation avec les résultats obtenus. Si, en accélérant nos horaires, nous pouvons offrir une plus forte concurrence aux autres moyens de transport, nous le ferons.

M. BROOME: Les deux compagnies de chemins de fer sont-elles d'accord au sujet de ces horaires?

M. GORDON: Oui.

M. BROOME: Est-ce le National-Canadien qui encourage le Pacifique-Canadien à procéder lentement, ou est-ce le contraire qui se produit?

M. GORDON: Je ne veux pas vous donner l'impression qu'il y a une entente entre les deux compagnies en vue de diminuer la concurrence. La seule entente qu'il y a, c'est que chaque compagnie fait connaître à l'autre l'horaire de ses trains au printemps et à l'automne. Nous ne précisons pas nos intentions pour

ce qui est des cas particuliers, spécialement ceux qui suscitent une certaine concurrence. Nous ne réduisons pas nos services, ni eux les leurs, avec l'intention de rendre service à nos concurrents.

Le PRÉSIDENT: Nous passons au paragraphe 52, qui se lit comme il suit:

"La généralisation de la commande centralisée de la circulation en est au stade des réalisations techniques sur plus de 4,000 milles de la voie principale transcontinentale".

Cette amélioration s'impose si nous voulons accélérer le service.

M. FISHER: On dit, dans les cercles syndicalistes, que par suite de la mise en opération de la commande centralisée de la circulation, il n'y aura plus besoin d'un quatrième employé sur l'équipe d'un train. En d'autres termes, on devra congédier un des serre-freins.

M. GORDON: Cette question se rapporte à ce que j'ai dit auparavant. Nous avons examiné la situation en relation avec les besoins de l'ensemble du train. Notre opinion à ce sujet est déjà faite. Nous la rendrons publique lors de nos négociations avec le syndicat. La question en litige la plus importante est celle des chauffeurs. Mais nous n'admettons pas que le chauffeur soit la seule personne qui puisse être touchée par les développements techniques.

Je ne veux rien dire qui pourrait alarmer qui que ce soit, mais il est vrai que chaque développement technique doit augmenter notre rendement ou influencer certains emplois. Ces développements techniques peuvent prendre plusieurs formes; ils peuvent occasionner certaines pertes d'emploi ou augmenter notre rendement en nous permettant de transporter plus de marchandises. Les signaux automatiques sont tout d'abord une mesure de sécurité, en même temps qu'un moyen d'améliorer notre service.

La commande centralisée de la circulation nous permet, sans aucun doute, de conduire les trains plus efficacement; et c'est là une des conditions auxquelles nous devons satisfaire si nous voulons que nos fortes dépenses en diésélisation produisent le maximum de résultats. En ce qui concerne les signaux en général, nous sommes au-dessous de la moyenne du Canadien-Pacifique et des grands chemins de fer des États-Unis.

M. FISHER: Dans combien de temps pourrez-vous mettre en usage partout le plan de commande centralisée de la circulation que vous avez préparé?

M. GORDON: Dans dix ans.

M. DINGLE: Exactement. Nous procédons sur un plan de cinq ans actuellement.

M. GORDON: Nous procédons par étapes. La difficulté est que, dans le passé, beaucoup de ces problèmes étaient traités au hasard, avec le résultat qu'on ne réussissait jamais. On ne procédait jamais d'après un plan réellement intelligent. Il y a quelques années (je vais me servir ici du pronom de la première personne), j'ai dit aux intéressés: "Je n'autorise aucune dépense pour la signalisation, tant que nous n'aurons pas un plan bien défini". Je voulais savoir où nous allions.

Nous avons passé deux ans à élaborer notre programme de signalisation. Nous avons maintenant un plan et la rapidité avec laquelle il sera appliqué dépend de deux choses: premièrement, du montant d'argent dont nous pouvons disposer dans notre budget des immobilisations, et, deuxièmement, de la facilité avec laquelle nous pourrions nous procurer le matériel technique très spécialisé et les services d'un personnel compétent pour installer ces signaux. Nous manquons de personnel spécialisé pour cette installation et aussi du matériel lui-même. Mais notre intention est de procéder aussi rapidement que les circonstances nous le permettront.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des signaux, des gares de triage et des terminus ferroviaires?

M. KENNEDY: J'aurais une question à poser au sujet de la division de l'Atlantique. Savez-vous que le service de réparation de Truro a été grandement diminué et que ce matériel est maintenant concentré dans les centres ferroviaires de Halifax, de Sydney et de Moncton? Comment cette nouvelle organisation fonctionne-t-elle? Avez-vous épargné assez d'argent pour justifier le déplacement de certains autres employés supérieurs à cet endroit?

M. GORDON: Je ne veux pas laisser passer sans commentaires les remarques que vous venez de faire au sujet du déplacement d'employés supérieurs. Il est certain que les résultats de la modernisation des chemins de fer au moyen de la signalisation et de la diésélisation se sont fait grandement sentir à Truro, mais ces résultats ne sont devenus apparents que depuis quelque temps. Nous ne pouvons pas prouver tout de suite que nous avons raison d'agir ainsi. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que, d'après les rapports que nous avons reçus, nous avons la certitude que nos décisions porteront des fruits. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. KENNEDY: Cet endroit est un peu différent de certains autres endroits, car c'est un point de jonction et un terminus du *Dominion Atlantic Railway*.

M. GORDON: Nous avons bien tenu compte de ce fait. Il nous faudrait faire tout un exposé pour vous faire connaître quels sont nos plans à ce sujet. Mais le point important c'est que, en raison de la diésélisation et du système actuel de signalisation, le même travail peut être accompli par la centralisation à Moncton et par la réorganisation des triages sans que nous ayons recours aux installations de Truro.

M. KENNEDY: J'ai une autre question à poser au sujet du matériel de secours qui était installé à Truro depuis toujours. Il se trouve maintenant au bout de la ligne, à Halifax. Quelle est la raison de ce changement?

M. GORDON: Ici encore il faudrait un long exposé pour expliquer les raisons de notre décision. Le matériel de secours a été transporté de Truro à Halifax. On considère qu'il est mieux d'être protégé aux deux bouts de la région et surtout qu'il est mieux d'avoir le matériel de secours à Halifax en vue de protéger la côte sud. Si, par exemple, une grue était placée au centre de la région, à Truro, il en faudrait aussi aux deux extrémités. Et les diesels prennent relativement peu de temps à se rendre de Halifax aux endroits de déraillement qui sont situés au nord ou à l'ouest de Truro. En général, le matériel, particulièrement le matériel qui sert en cas de déraillement, est placé à l'endroit d'où, d'après notre expérience, nous pouvons atteindre le lieu de l'accident le plus rapidement. En cas de déraillement, il nous faut faire vite et nous avons essayé de placer le matériel de secours aux endroits où nous pouvons donner le meilleur service.

M. KENNEDY: Naturellement la centralisation n'est pas très populaire dans les provinces Maritimes, surtout depuis que nous avons prêché en faveur de la décentralisation. Elle est très difficile à réaliser.

M. GORDON: Je suis d'accord avec vous et j'aimerais bien trouver un moyen de faire tous ces changements et de faire plaisir à tout le monde, mais je ne sais pas comment je pourrais y arriver. Vous devez admettre que les changements sont inévitables. Si nous voulons garder à l'industrie ferroviaire toute son efficacité, il nous faut profiter de tous les progrès technologiques et en tirer le meilleur parti possible. Si nous n'agissons pas ainsi, non seulement l'industrie ferroviaire en souffrira, parce qu'elle ne fera plus concurrence aux autres industries et qu'elle perdra des clients; mais, conséquence plus grave, nous ne fournirons pas aux provinces Maritimes le service de transport dont elles ont besoin pour assurer l'efficacité de leurs industries.

Nous ne pouvons pas faire des innovations et garder les anciens services. Il faut choisir l'un ou l'autre. L'efficacité du service passe avant tout et le seul moyen de faire profiter les Maritimes* de tous les avantages possibles, c'est de leur fournir le meilleur service que nous puissions leur donner après avoir considéré tous les points de vue.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant aux gares de triage et aux centres ferroviaires. Avez-vous des questions à poser au sujet des paragraphes 53, 54, 55, 56 et 57, qui traitent de la manutention des marchandises et des problèmes relatifs aux villes de Truro et de Saint-Jean (Terre-Neuve)?

M. CARTER: Monsieur le président, où en sont rendues à l'heure actuelle les négociations entre le National-Canadien et le gouvernement provincial au sujet du viaduc du terminus de Port-aux-Basques?

M. GORDON: C'est une vieille histoire maintenant. Je me rappelle avoir dit il y a deux ou trois ans "C'est bien, la question est réglée". Je n'ai pas pas les détails ici, mais je sais qu'il n'y a plus rien à discuter. Nous en sommes venus à une entente.

M. CARTER: Une entente a été conclue?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et il incombe au gouvernement provincial de commencer la construction?

M. GORDON: Aux termes de l'entente, il ne reste pas un seul point en litige.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet des gares de triage et des terminus?

M. ROBICHAUD: M. Gordon peut-il nous dire si le National-Canadien projette d'apporter des améliorations importantes à la gare des voyageurs de Bathurst?

M. GORDON: Je ne sais pas. Peut-être que le budget des immobilisations me permettra de faire quelque chose pour Bathurst. Monsieur le président, puis-je demander qu'on diffère la discussion de toutes les questions relatives à certaines installations, comme la construction de nouvelles gares, jusqu'à la discussion de notre budget des immobilisations?

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette manière d'agir hâterait les choses, monsieur Robichaud. A l'heure actuelle nous étudions seulement le programme en général.

M. CHOWN: Est-ce qu'une décision officielle a été prise au sujet des usines du National-Canadien qui devaient être déménagées de Winnipeg-Sud?

M. GORDON: Qu'entendez-vous par Winnipeg-Sud?

M. CHOWN: Fort Rouge.

M. GORDON: Nous avons fait l'autre jour à Winnipeg une déclaration qui a attiré au National-Canadien les félicitations des journaux. Je ne sais pas si vous êtes au courant de la chose.

M. CHOWN: Non, je n'en ai pas entendu parler.

M. GORDON: Il y a eu beaucoup de confusion et de mauvaises interprétations au sujet de l'attitude que nous avons prise à Winnipeg. Nous avons publié une déclaration signée par M. J. R. McMillan, vice-président pour la région de l'Ouest. J'en cite une partie:

La région de Winnipeg continuera à être le centre des opérations ferroviaires de la région de l'Ouest et le siège des usines principales, a déclaré M. McMillan. Il a aussi insisté sur le fait que le National-Canadien ne prévoit pas le déménagement à d'autres endroits des usines de la région de Winnipeg ni le déplacement des travaux d'entretien qui se font actuellement dans cette région.

Le vice-président a aussi ajouté que le travail de réparation des locomotives Diesel et de wagons a été centralisé à Transcona parce qu'il y a là de meilleurs bâtiments, des machines et de l'outillage plus modernes et d'importantes installations d'entretien, y compris une allée centrale pour la mise au point du matériel. Il a ajouté que les installations de Fort Rouge ne conviendraient pour ce travail que si on les améliorerait à un coût très élevé.

Il y a de moins en moins de locomotives à vapeur dans l'Ouest et l'on s'attend à ce que la diésélisation soit terminée vers 1961, a continué M. McMillan. Vu qu'il y a un bon nombre de locomotives à vapeur utilisables dans la région, M. McMillan a déclaré qu'on ne ferait que de légères réparations en attendant que ces locomotives soient remplacées. En même temps, avec le nombre croissant de diesels en usage dans l'Ouest, il est urgent de transformer les usines de Transcona afin de pouvoir y réparer un plus grand nombre de diesels vers le début de 1959. Cette usine du National-Canadien deviendra alors le plus important atelier de réparation de diesels de la région de l'Ouest.

Cette déclaration signifie que nos principaux arrêts et nos principales installations seront à Transcona et que les usines de Fort Rouge, ce qui reste de ces usines, serviront à l'entretien des wagons de voyageurs de la région de Fort Rouge. Mais elle ne signifie pas que le travail sera enlevé à la région de Winnipeg.

M. CHOWN: Ces faits expliquent-ils les congédiements qui ont eu lieu dans la région de Fort Rouge?

M. GORDON: Je ne dirais pas cela. Ces congédiements sont en partie attribuables au trafic qui est moins intense et à la diminution du travail de réparation des locomotives et autres travaux du même genre. Mais il est difficile de préciser ces causes, car, au cours de ce travail de transition, il est inévitable qu'il y ait des hausses et des baisses dans l'emploi. Il y a une période d'ajustement qui est un peu difficile; mais, en définitive, je crois qu'il y aura plus de possibilités de travail à Winnipeg que par le passé.

M. CHOWN: Projetez-vous de réengager bientôt les hommes que vous avez mis à pied?

M. GORDON: Tout dépend de la rapidité avec laquelle nous pourrions mettre à exécution notre budget des immobilisations. Quand nous en viendrons à la discussion de ce budget, vous pourrez constater que de fortes dépenses sont prévues pour la gare de triage de Symington aussi bien que pour Transcona. Il y aura des dépenses d'immobilisation qui donneront du travail à un bon nombre d'ouvriers, mais il est difficile de dire si les ouvriers qui ont été congédiés pourront faire ce travail. Nous ne pouvons ordonner que les hommes qui travaillent sur les locomotives, par exemple, soient employés pour un autre genre de travail ou dans un autre métier quand il y a une entente avec les syndicats au sujet de l'ancienneté. Il y a donc des moments où certains ouvriers sont mis à pied pendant que d'autres employés sont engagés.

M. FISHER: La ville de Fort William désire que la ligne du National-Canadien qui passe dans la ville soit déplacée et la chose a été discutée. Quelle est l'attitude du National-Canadien au sujet de cette question?

M. GORDON: Comme vous le savez, les installations qui servent au transport du minerai en provenance de Steep Rock passent dans la ville et c'est un point important à considérer pour l'emplacement de nos propres installations. J'ai examiné la situation plusieurs fois et, du point de vue de la compagnie, il n'y a que deux routes qui peuvent être acceptées parmi celles qui ont fait l'objet de discussions avec la ville. La ville de Fort William a soumis à la

Commission des transports des projets pour six routes différentes. Je croyais que la chose était réglée, mais M. Dingle me dit que la discussion n'est pas terminée.

M. DINGLE: Il n'y a que deux routes qui ont été recommandées.

M. GORDON: Le problème est encore devant la Commission des transports et l'on aura recours à un arbitre si les deux parties n'arrivent pas à s'entendre. Nous avons discuté longuement avec la ville et je suis déçu d'apprendre que nous n'en sommes pas arrivés à un accord.

M. GRILLS: Il est rumeur que l'activité va reprendre aux usines de Belleville. Depuis longtemps Belleville est un point divisionnaire du National-Canadien. Est-ce que cette rumeur est fondée?

M. GORDON: Je préférerais ne pas répondre à cette question. Je ne connais pas la situation actuelle. La hausse et la baisse de l'effectif à un endroit donné dépend de beaucoup de raisons. Dans l'industrie ferroviaire, il est normal que la main-d'œuvre augmente et diminue selon les besoins. Les besoins varient selon les saisons, le trafic et les progrès technologiques.

M. GRILLS: Dans le passé on a réparé des locomotives dans ces rotondes.

M. GORDON: Oui. S'il s'agit d'une rotonde pour les locomotives à vapeur, vous feriez bien de dire à vos électeurs qu'elle sera éventuellement fermée. On n'aura plus besoin de rotondes quand les locomotives à vapeur seront disparues. Nous essayons d'effectuer ces changements avec prudence, mais nous devons les faire.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est la diésélisation.

Paragraphe 58:

La diésélisation a progressé de façon satisfaisante durant l'année: on en est rendu au second stade de la réalisation du programme à long terme du National-Canadien, c'est-à-dire la diésélisation sur le plan régional. Cette seconde phase, qui a débuté en 1957, fait suite à un programme quinquennal qui visait à la diésélisation sur certains parcours et dans le cas de certains services seulement.

Paragraphe 59:

Au début, l'emploi sélectif des Diesels rendait possible l'utilisation maximum de ce matériel et il en est résulté des économies fort appréciables, en dépit du fait qu'il fallait assurer le fonctionnement des installations de réparation et d'entretien tant pour les locomotives à vapeur que pour les Diesel.

Viennent ensuite le paragraphe 60 et le paragraphe 61, qui se lit comme il suit:

En 1957, la traction Diesel s'est étendue à 72.9 p. 100 du trafic-marchandises (exprimé en tonnes-milles brutes), à 81.6 p. 100 des locomotives-heures dans les gares de triage et à 58 p. 100 des voitures-milles. A la fin de l'année, le National-Canadien utilisait sur son réseau 1,433 éléments Diesel.

M. BROOME: Je remarque dans le tableau sur le matériel roulant que 330 diesels ont été mis en service et que 263 locomotives à vapeur ont été mises de côté. J'aurais plutôt cru qu'il y aurait plus de locomotives à vapeur mises de côté que de locomotives Diesel-électriques mises en service.

M. GORDON: Il est difficile de synchroniser tous ces changements. Naturellement, toutes les locomotives à vapeur sont éventuellement mises de côté, mais la rapidité de leur disparition dépend en grand partie du trafic ferroviaire. Nous avons un assez grand nombre de locomotives à vapeur qui ont été mises au rancart, pour ainsi dire, parce que notre trafic a baissé rapidement et sensiblement. S'il n'y avait pas eu cette baisse du trafic, nous nous serions

servi de ces locomotives à vapeur pour aider au service au cours des périodes de trafic intense. D'après notre programme, nous terminerons la diésélisation vers 1960 ou 1961. Il y a environ 300 diesels qui sont mis en service chaque année.

Le PRÉSIDENT: Ces locomotives à vapeur sont-elles envoyées à la ferraille ou sont-elles vendues à d'autres pays?

M. GORDON: A l'heure actuelle nous traversons la période la plus difficile du changement des locomotives à vapeur pour les locomotives Diesel.

Le PRÉSIDENT: Elles sont envoyées à la ferraille en définitive?

M. GORDON: Oui, nous ne pouvons pas les vendre. Nous avons parcouru le monde entier, surtout au cours des derniers mois. Nous nous sommes mis en communication avec presque tous les pays du monde et nous ne pouvons pas les vendre.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas moyen de les vendre?

M. GORDON: Il n'y a pas moyen de s'en débarrasser. Les locomotives à vapeur ne sont plus employées. On n'en fabrique plus depuis plusieurs années.

Le PRÉSIDENT: Dans les autres pays non plus?

M. GORDON: Non.

M. BROOME: Est-ce qu'ils perdent toute leur valeur?

M. GORDON: Non. Je donnerai ce renseignement plus tard.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Où achetez-vous vos diesels?

M. GORDON: Au Canada. Pour les lignes canadiennes, nous les achetons de la *General Motors Company*, de la *Montreal Locomotive*, de la *Canadian Locomotive* et de la *Canadian General Electric*. Ce sont les compagnies qui fabriquent les diesels. Nous demandons des soumissions à chacune de ces compagnies. Pour les lignes des États-Unis nous demandons des soumissions aux compagnies des États-Unis.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les pièces composantes des diesels canadiennes sont-elles pour la plupart fabriquées au Canada?

M. GORDON: C'est variable; je ne connais pas le pourcentage par cœur. Je crois que la *General Motors* emploie un peu plus de pièces importées que la *Montreal Locomotive*. Qu'en pensez-vous, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Je le crois aussi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous avons reçu des critiques à l'effet que les pièces électriques composantes de la *General Motors* sont presque toutes fabriquées aux États-Unis et qu'il y a très peu de ces pièces qui sont montées au Canada. Est-ce vrai?

M. GORDON: C'est possible, nous ne le savons pas. Nous demandons des soumissions pour une diesel livrée et nous ne croyons pas que c'est à nous de spécifier où les pièces composantes doivent être achetées; car, si on veut protéger une industrie canadienne qui produit ces pièces, c'est au gouvernement d'imposer un règlement tarifaire à cette fin.

M. BROOME: Dans le même ordre d'idées, n'avez-vous pas la permission d'employer aux États-Unis des diesels électriques fabriquées au Canada? Pourquoi les achetez-vous aux États-Unis au lieu de les acheter au Canada?

M. GORDON: Ces locomotives sont meilleur marché aux États-Unis. Si nous achetions des locomotives Diesel aux États-Unis pour nous en servir sur les lignes canadiennes, nous paierions un droit de douane de 22½ p. 100. Quand nous achetons des diesels pour nous en servir aux États-Unis nous les payons meilleur marché si elles sont livrées aux États-Unis.

M. BROOME: Est-ce que la locomotive Diesel fabriquée au Canada coûte le prix d'une locomotive fabriquée aux États-Unis plus 22½ p. 100.?

M. GORDON: Pas nécessairement.

M. BROOME: Je ne parle pas des locomotives achetées aux États-Unis, je parle des locomotives fabriquées au Canada.

M. GORDON: Nous demandons des soumissions pour des locomotives Diesel qui doivent servir au Canada. Mais, si une compagnie des États-Unis nous présente une soumission avec cette protection de la taxe de 22½ p. 100, elle ne peut concurrencer le prix du produit fabriqué au Canada.

M. BROOME: Le fabricant canadien peut-il demander un prix qui peut faire concurrence aux prix que le fabricant des États-Unis demande dans son pays?

M. GORDON: Oui, le prix du fabricant canadien est moins élevé que le prix que nous paierions à un fabricant des États-Unis plus la taxe de 22½ p. 100.

M. BROOME: Ce n'est pas ce que veux dire. En d'autres termes, si vous achetiez un produit d'un fabricant canadien et si vous vous en serviez sur les lignes des États-Unis, vous devriez payer un droit d'entrée aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, dans ce cas nous devons payer les droits de douane.

M. MITCHELL: J'aurais une question à poser, monsieur le président. Le National-Canadien n'a-t-il pas accepté dernièrement des soumissions pour 100 locomotives Diesel que l'on est à livrer dans le moment ou qui seront livrées bientôt?

M. GORDON: Oui, dernièrement nous avons commandé en tout 300 Diesel à la *General Motors* et à la *Montreal Locomotive*.

M. DINGLE: Je crois que nous en avons commandé 144.

M. MITCHELL: Je crois que c'est 144, comme M. Dingle vient de dire. Au sujet de ces soumissions, les prix de la *Montreal Locomotive* et ceux de la *General Motors* de London pouvaient-ils se comparer?

M. GORDON: A notre demande ces compagnies ont présenté des soumissions et nous avons placé des commandes aux meilleurs prix que nous avons pu obtenir.

M. MITCHELL: Ces locomotives n'ont pas toutes été achetées de la même compagnie?

M. GORDON: Oh, non.

M. MITCHELL: Y a-t-il une différence entre le prix des 86 locomotives achetées de la *General Motors* et le prix des autres locomotives achetées de la *Montreal Locomotive*?

M. GORDON: J'ai ici le détail de cette commande.

M. MITCHELL: Y a-t-il une différence dans les prix?

M. GORDON: Certainement, nous avons commandé à la compagnie qui a présenté la plus basse soumission.

M. MITCHELL: Pourquoi la commande a-t-elle été séparée?

M. GORDON: Il y a différentes sortes de locomotives Diesel. Il y en a qui servent au transport des voyageurs, d'autres à l'aiguillage, d'autres à l'entretien des voies, et il y en a d'autres encore. Chaque sorte de locomotive a une force motrice différente. Nous avons demandé des soumissions à chacune de ces compagnies pour les types particuliers de locomotives que nous désirions. La *General Motors* a demandé des prix plus bas pour certaines sortes et la *Montreal Locomotives* pour d'autres sortes. Nous avons confié les commandes aux compagnies qui demandaient les prix les plus bas.

M. MITCHELL: Les prix de la *Canadian Locomotives* n'étaient pas concurrentiels?

M. GORDON: Dans ce cas les prix de la *Canadian Locomotives* n'étaient pas concurrentiels.

M. LOISELLE: Monsieur le président, je veux poser à M. Gordon une question que je lui ai déjà posée par écrit en juin 1957 au sujet des locomotives à vapeur qui sont encore en service dans les quartiers d'habitation de Montréal aussi bien que dans d'autres quartiers. C'est très désagréable. Pouvez-vous me dire si nous pouvons espérer que les locomotives à vapeur disparaîtront bientôt dans Montréal?

M. GORDON: Le National-Canadien s'attend à ce que la diesélisation soit terminée vers la fin de 1960 ou en 1961. A cette époque, il n'y aura que des locomotives Diesel qui seront employées sur le réseau. La région de Montréal sera probablement la dernière à posséder des locomotives à vapeur pour certaines parties du travail d'aiguillage. Le vice-président en charge de l'exploitation me dit que la diesélisation sera terminée dans la région de Montréal au cours des deux prochaines années.

M. LOISELLE: Alors il y aura encore des locomotives à vapeur qui fonctionneront dans la ville de Montréal au cours des deux prochaines années. Y a-t-il des chances de recevoir les diesels plus tôt?

M. GORDON: J'espère que vous ne perdrez pas patience. Deux ans sont vite passés.

M. SMITH (*Cargary-Sud*): Pouvez-vous nous renseigner sur les contrats de combustible? Accordez-vous ces contrats à une compagnie en particulier?

M. GORDON: Non, dans ce cas aussi nous demandons des soumissions.

M. SMITH (*Cargary-Sud*): Vous demandez des soumissions?

M. GORDON: Nous demandons des soumissions pour le combustible et les commandes varient beaucoup d'une année à l'autre.

M. FISHER: J'ai une question d'ordre général à poser. Les membres des syndicats m'ont souvent déclaré que, si le programme de diesélisation a permis aux chemins de fer de réaliser de grandes économies et d'augmenter de beaucoup la productivité, il a aussi créé un problème de main-d'œuvre qui n'a jamais été reconnu lors des négociations entre patrons et employés. Que pensez-vous de cette déclaration?

M. GORDON: Je suis très heureux de commenter cette déclaration.

Nous avons traité cette question à plusieurs reprises devant différents conseils d'arbitrage. Je n'hésite pas à dire que, si notre rendement a été amélioré par suite de la diesélisation, la main-d'œuvre bénéficie à l'heure actuelle des conséquences de cette amélioration.

M. FISHER: Vous croyez que les employés ont reçu plus que leur part dans ce changement?

M. GORDON: Je crois que les employés ont reçu plus que leur part. En d'autres termes, la mise de fonds ne nous a pas rapporté à nous de la direction les bénéfiques auxquels, il me semble, nous avons droit.

M. FISHER: C'est pourquoi vous croyez qu'il y aura plus de réduction?

M. GORDON: Le mot productivité est un de ces termes d'économie dont on parle vaguement mais que l'on comprend rarement.

Si vous employez le mot productivité en ne considérant qu'une seule industrie, vous employez un mot très dangereux. Si vous parlez de la productivité par rapport à l'économie nationale, vous pouvez avoir une meilleure idée de ce que ce mot représente. Quand vous parlez du rendement de la main-d'œuvre en ce qui concerne une seule industrie, comme l'industrie du chemin de fer, et que vous essayez de considérer la mise de fonds qui a été placée sur la machinerie, vous arrivez à une sorte de restriction; car vous ne considérez pas la valeur en capital de la machine qui est fabriquée pour l'industrie du chemin

de fer, mais vous considérez aussi la valeur de la machine qui a produit la machine et le rendement de la compagnie qui a produit la machine qui a été vendue aux chemins de fer. Vous vous trouvez dans un cercle vicieux. Comme vous voyez, il n'est pas facile d'étudier la productivité.

Je suis convaincu qu'il est vraiment nécessaire de procéder à une analyse économique complète de ce en quoi consiste la productivité réelle en fonction de la main-d'œuvre. Si nous possédions une analyse de ce genre en plus des autres indices que nous avons déjà, nous pourrions alors parler aux employés en termes beaucoup plus clairs que nous pouvons le faire dans le moment.

M. FISHER: Quand vous dites qu'une étude de ce genre serait très utile, vous pensez à une étude sur l'économie du Canada en général?

M. GORDON: Oui, je pense à une étude statistique de notre situation qui serait faite par un organisme comme le Bureau fédéral de la statistique.

Si vous examinez quelques-uns des chiffres qui sont donnés ici, vous pouvez facilement être induits en erreur. En ce qui concerne plusieurs des aspects de la productivité, vous pouvez trouver la moyenne du revenu par tonne-mille, ce qui est notre barème.

M. Armstrong me dit que, en prenant comme base un revenu de 100 p. 100 pour la période 1935-1939, nous avons reçu un revenu de 163.7 p. 100 par tonne-mille en 1957. Si vous comparez ce pourcentage avec le salaire horaire moyen d'un employé du réseau, vous trouverez que ce salaire est de 277 p. 100. C'est ce que l'on pourrait appeler un argument superficiel. Je me hâte d'ajouter que je ne prétends pas, même si je pouvais le faire pour les fins de la discussion, que nous payons nos employés à un taux de 277 p. 100 du niveau des salaires de la période 1935-1939, par comparaison avec la productivité, qui a atteint 163 p. 100 de ce niveau. Je pourrais employer cet argument et il serait très difficile à réfuter; mais, en justice, je dois dire qu'il y a plus que cela. Nous avons besoin d'une analyse de ce qu'est réellement la productivité avant de pouvoir nous servir de cet argument auprès de la main-d'œuvre.

Tout ce que je peux dire, c'est que, en général, la productivité n'a pas progressé à la même allure que le coût de la main-d'œuvre.

M. LOISELLE: Monsieur Gordon, vous venez de parler du problème de la main-d'œuvre. Dans ma division électorale, le National-Canadien possède des usines à Pointe Saint-Charles. Au cours de la fin de semaine, j'ai entendu dire que certains employés avaient été congédiés ou qu'il était question d'en congédier à ces usines. Le bruit court aussi qu'il y aura d'autres ouvriers qui seront mis à pied cet automne. Ces rumeurs sont-elles fondées et ces congédiements sont-ils attribuables au fait que les locomotives à vapeur sont mises de côté?

M. GORDON: Non, pas à Pointe Saint-Charles. Nous n'avons pas réparé de locomotives à vapeur dans ces usines depuis quelques temps. S'il y a des congédiements, et je ne veux pas prédire qu'il y en aura, ils seront attribuables à la baisse du trafic. Nous ne pouvons pas prévoir si le volume du trafic nous obligera ou non à réduire la quantité des réparations qui sont effectuées aux usines de la Pointe Saint-Charles. Cependant, s'il y a assez de trafic, nous pourrions garder nos employés à cet endroit.

M. LOISELLE: Croyez-vous qu'il y a quelque chose de vrai dans la rumeur qu'il y aura d'autres congédiements à la Pointe Saint-Charles?

M. GORDON: Je n'ai pas entendu cette rumeur. Je ne peux répondre ni oui ni non. Tout dépend du trafic. Si le trafic augmente, la réponse est non; mais, si le trafic n'augmente pas, la réponse est probablement oui. Souhaitons qu'il y ait plus de trafic.

M. LOISELLE: C'est ce que je souhaite.

LE PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la diésé-lisation?

Nous passons à la rubrique suivante, "le matériel roulant". Je crois que vous avez traité cette question passablement au cours de la discussion sur la diésélisation. Le paragraphe 64 se lit comme il suit:

Quant au matériel rattaché au Service des voyageurs, le National-Canadien a mis en service 89 éléments nouveaux en 1957: 14 autorails Diesel, dits "Railiners", cinq voitures-dînettes, 20 wagons à bagages et 50 wagons frigorifiques (grande vitesse).

M. BROOME: Tous ces éléments sont-ils fabriqués au Canada?

M. GORDON: Ils sont fabriqués au Canada quand ils servent sur les lignes canadiennes.

M. BROOME: Votre matériel roulant est entièrement fabriqué ici?

M. GORDON: Jusqu'à l'année dernière, les wagons Budd venaient des États-Unis; mais, il y a un an, la *Canadian Car* a conclu un accord afin de pouvoir en fabriquer au Canada.

M. BROOME: Vous les achetez de la *Canadian Car* maintenant?

M. GORDON: Oui, avec le résultat que nous les payons 12½ p. 100 de plus pour avoir la satisfaction de les acheter de la *Canadian Car*.

M. BROOME: Cette différence de 12½ p. 100 vous revient de différentes façons et c'est une bonne affaire.

M. GORDON: Je l'espère. Je suis assez Écossais pour qu'il me déplaie de payer plus cher.

M. CARTER: Le National-Canadien a-t-il acheté du matériel du *New York Central*?

M. GORDON: Oui, nous avons acheté quelques wagons usagés qui nous ont été offerts à un prix très avantageux. Le *New York Central* pouvait disposer de 32 wagons-lits, parce que cette compagnie a abandonné une grande partie de ses services de voyageurs. Elle a vendu beaucoup de son matériel.

Nous avons pu acheter quelques wagons pour \$10,000, ce qui est un prix très avantageux, et nous avons cru bon d'en profiter.

Le PRÉSIDENT: Vient ensuite "Amélioration du service". Nous en avons déjà discuté.

M. FISHER: J'ai une question à poser au sujet des wagons-cafétérias. Je ne la pose pas à la légère. Est-ce que vous croyez que les employés des wagons-cafétérias gagnent assez cher pour vivre ou s'ils ont besoin des pourboires que nous leur donnons pour se faire un salaire convenable?

M. GORDON: La question des pourboires a été étudiée attentivement par la division des wagons-cafétérias. Nous en sommes venus à la conclusion que les pourboires étaient assez bons. Si les pourboires sont moins élevés pour chaque service, il y a un plus grand nombre de services et le total est à peu près le même.

Je ne crois pas que vous trouverez un employé des wagons-cafétérias qui voudra admettre cela. Mais, si vous lui donnez \$1 au lieu de 10 cents, vous aidez à relever la moyenne.

M. FISHER: Ont-ils besoin des pourboires pour vivre?

M. GORDON: Non, généralement parlant. Je puis dire qu'ils gagnent assez pour vivre et que le pourboire est un revenu supplémentaire.

M. CREAGHAN: Parlez-vous seulement des wagons-cafétérias?

M. GORDON: Non. Je crois que cette remarque s'applique à tous les employés de chemin de fer.

M. CREAGHAN: Et aux porteurs de bagages?

M. GORDON: Vous ne devez pas oublier que tous ces hommes sont payés aux salaires prévus dans les contrats qui sont signés avec les syndicats et que ces derniers ne veulent jamais compter les pourboires dans le salaire. Ils discutent des salaires de base et ils insistent toujours sur ce point quand ils demandent un salaire raisonnable.

C'est pourquoi tous les salaires qui sont fixés en vertu de contrats sont des salaires convenables pour le travail accompli et les pourboires constituent un revenu supplémentaire.

M. CREAGHAN: La direction a-t-elle déjà pensé à proposer qu'on ne donne pas de pourboires aux employés de réseau?

M. GORDON: Non. Le *New York Central* et une couple d'autres compagnies américaines ont déjà essayé de supprimer les pourboires et le résultat a été désastreux.

M. CREAGHAN: J'ai entendu dire que certaines personnes préfèrent voyager par avion parce qu'elles doivent verser des pourboires sur les trains.

M. GORDON: Les pourboires sont une de ces choses désagréables que l'on rencontre sur les chemins de fer et en bien d'autres endroits. Mais c'est une tradition et je n'ai pas trouvé moyen de la faire disparaître.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes rendus un peu loin du matériel roulant. Nous ferions mieux de nous en tenir à cette rubrique.

Au sujet de l'amélioration du service, nous avons discuté de la vitesse des trains à différents endroits et vous pouvez voir, aux paragraphes 65, 66, 67 et 68, les endroits où le service a été amélioré, ce qui peut intéresser quelques-uns d'entre vous.

M. CARTER: Je veux vous dire combien nous apprécions les améliorations qui ont été apportées aux services entre Sydney et Montréal. Nous nous rendons de Sydney à Montréal beaucoup plus vite qu'auparavant. L'autorail qui circule entre Truro et Sydney nous permet de correspondre plus rapidement au retour.

M. Gordon pourrait-il nous parler des recommandations qui ont été faites par le comité spécial au sujet des services de Terre-Neuve?

M. GORDON: Comme vous le savez, un comité spécial de nos fonctionnaires a parcouru la province de Terre-Neuve et a invité les habitants des différentes localités à donner leur opinion sur le service du National-Canadien. Le comité est revenu avec un rapport très complet.

Nous avons pu donner suite à certaines recommandations, tandis que d'autres, qui n'étaient pas de notre domaine, ont été envoyées aux ministères du gouvernement qui pouvaient s'en occuper. Nous leur avons fait remarquer que ces propositions avaient été faites par les habitants de Terre-Neuve. On a donné suite à ces recommandations dans une certaine mesure.

Permettez-moi de parcourir la liste rapidement. A l'automne de 1956-1957, on a fait 26 recommandations en vue d'améliorer les services du National-Canadien.

La plupart de ces recommandations visent à améliorer certaines méthodes de travail, comme l'installation de téléscripteurs qui servent à donner des renseignements au sujet des wagons qui se dirigent vers Terre-Neuve après qu'ils sont passés à Moncton, la publication des instructions quotidiennes concernant la distribution des wagons, les fonctions des différents services et beaucoup d'autres améliorations qui seraient de nature à accélérer le trafic surtout la trafic-marchandises.

Je ne donnerai pas tous les détails, mais on a fait 26 recommandations précises, dont un grand nombre ont été mises en pratique, et il en est résulté de grandes améliorations pour le service.

En ce qui concerne les wagons à marchandises, nous avons eu des recommandations qui concernent non seulement le nouveau matériel roulant mais

aussi l'amélioration des cours de triage et le prolongement des voies d'évitement. Toutes ces recommandations sont faites en vue de rendre le service de Terre-Neuve aussi efficace que celui du reste du pays.

On a recommandé l'achat de 455 véhicules qui coûteront environ 5 millions de dollars. Nous en avons acheté 362. Nous en avons commandé 455, mais il n'y en a que 362 qui sont arrivés à l'heure actuelle, et ils ont été mis en service.

Une grande partie du travail d'amélioration des cours de triage de Terre-Neuve est commencée. C'est un travail de 3 millions de dollars. Ce montant figure aux prévisions budgétaires de 1958. A Saint-Jean, nous dépenserons la somme de \$1,600,000 et, à Corner Brook, la somme de \$1,460,000. De plus, nous devons prolonger les voies d'évitement à certains endroits afin d'accélérer le service.

Il y a toute une série de recommandations qui concernent le *William Carson*, quand il sera mis en service. Nous avons remis le quai de North Sydney aux autorités de la région de Terre-Neuve. Je peux bien vous dire que nous avons eu une véritable querelle de famille au sujet de ce quai. Par suite de cette querelle, l'exploitation du quai de North Sydney a été remise aux autorités de la région de Terre-Neuve et nous avons nommé un surveillant pour les quais de North Sydney et de Port-aux-Basques en attendant que le *William Carson* commence à voyager.

J'ai ici une longue liste d'améliorations semblables. Comme vous le savez, je crois, le nombre de voyages a été augmenté et nous pouvons maintenant donner un meilleur service à la baie Placentia. Nous nous rendons à la baie Placentia deux fois par semaine. A la suite des recommandations du comité, quatre nouveaux caboteurs seront construits pour remplacer trois de ceux qui sont actuellement en service; l'autre sera gardé en réserve. Cette recommandation a été présentée au ministère des Transports et je crois qu'elle a été acceptée et que les commandes ont été données pour la construction de ces vaisseaux.

M. BROOME: Les conservateurs sont très populaires à Terre-Neuve.

M. GORDON: Il y a d'autres points dont je n'ai pas parlé, comme l'entente que nous avons conclue avec le ministère des Transports pour que des gardiens soient engagés dans 22 ports et qu'ils soient sur les lieux lors de l'arrivée des bateaux. Huit gardiens sont maintenant en fonctions et les autres seront choisis après l'examen que l'on est à faire passer aux candidats. Il y a aussi l'amélioration des dépôts de marchandises et de certaines autres bâtisses qui a déjà été faite ou que l'on est en train d'effectuer.

Il y a un problème que nous avons examiné et que nous essayons de résoudre. C'est le trop grand dommage que subit la marchandise par les méthodes actuelles de manutention. Nous sommes à étudier attentivement ce problème et nous prendrons les mesures qui s'imposent. Cependant, il faut un peu de patience pour habituer le personnel de Terre-Neuve à la manutention de la marchandise, d'autant plus que nous sommes aux prises avec certaines difficultés au sujet de l'emballage. En vertu des présents règlements, Terre-Neuve est considérée comme une partie du Canada, et je suppose que vous êtes d'accord avec moi sur ce point. Les expéditeurs ont donc le droit d'employer un emballage pour transport au pays. Il est évident que cette sorte d'emballage ne résistera pas au transbordement du chemin de fer au vaisseau et ensuite du vaisseau au chemin de fer. Nous avons donc beaucoup de difficultés à ce sujet.

Nous faisons présentement des démarches auprès des expéditeurs afin qu'ils changent leur mode d'emballage et, si nous n'avons pas de succès, nous essaierons d'obtenir que la Commission des transports fixe des conditions spéciales pour l'emballage.

Voilà un résumé général de ce que nous avons fait.

Nous avons été en communication avec le ministère des Transports au sujet des quais et nous avons demandé la permission de discontinuer le service dans un bon nombre de ports de Terre-Neuve, mais je ne pense pas que cette permission nous soit accordée et je ne fais que donner une opinion plutôt que d'exprimer un espoir réel.

M. CARTER: Avez-vous une idée des dates où les nouveaux bateaux seront mis en service dans la baie Bonaventure?

M. GORDON: Cette question relève du ministère des Transports et je préfère ne pas y répondre. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, monsieur le ministre?

M. HEES: Non, je ne peux pas vous répondre sur-le-champ.

M. CARTER: La soumission a été acceptée, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, on nous a demandé de l'aide au sujet du matériel. Comme vous le savez, ces bateaux sont d'un type spécial, car ils doivent naviguer à travers les glaces et être adaptés aux conditions spéciales que l'on trouve aux environs de Terre-Neuve.

M. HEES: Si vous me laissez une note à ce sujet, je demanderai le renseignement.

M. CARTER: Savez-vous quand le *Carson* est supposé faire des voyages d'essai?

M. GORDON: Nous sommes à régler les derniers détails avec le ministère des Transports en ce qui concerne les ententes au sujet des ports et les différentes conditions de navigation qui sont requises pour rendre le service possible. Le National-Canadien est prêt à commencer le service aussitôt que ces points seront réglés et, d'après les dernières nouvelles, ce sera vers le milieu d'août. C'est bien ce que vous pensez, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Je crois que nous aurons ce renseignement dans quelques jours. Nous ne savons pas encore quand nous commencerons les voyages d'essai.

M. GORDON: Avant d'être mis en service régulier, ces vaisseaux doivent faire plusieurs voyages d'essai afin de déterminer quels sont les chenaux les plus sûrs et afin de décider certains autres points comme les services auxiliaires de navigation. Toutes ces questions doivent être réglées avant que le vaisseau soit mis en service régulier.

M. CARTER: Et les voyages d'essai auront lieu avant cela?

M. GORDON: Oui. Si les voyages d'essai révèlent certains défauts, la date que j'ai donnée ne sera pas exacte, car les voyages d'essai ont pour but de découvrir les défauts et, s'il y en a, il nous faudra examiner le vaisseau de nouveau.

M. CARTER: Envisagez-vous le fait que la population de Terre-Neuve dépasse 400,000 habitants à l'heure actuelle et pensez-vous à nous donner un jour des voies ferrées de largeur normale?

M. GORDON: Non, je n'y pense pas. La question a été soulevée plusieurs fois et elle a été abandonnée à cause du très gros montant d'argent qu'il faudrait dépenser pour cela. Il en coûterait 150 millions de dollars au minimum, peut-être plus, pour donner à la province de Terre-Neuve des voies ferrées de largeur normale.

De plus, il faudrait replacer les lignes que nous estimons mal placées à l'heure actuelle. Nous tombons alors dans le domaine de la politique et ce n'est pas aux chemins de fer à décider de ces choses.

M. CARTER: Votre étude n'a pas révélé que l'on devait replacer les lignes?

M. GORDON: Non, elle ne touche pas à cette question.

M. KENNEDY: En ce qui concerne le service d'autorail entre Sydney et Halifax, le service des voyageurs...

M. GORDON: Je vous demande pardon?

M. KENNEDY: Le service d'autorail qui relie Sydney et Halifax donne satisfaction aux voyageurs en général, mais il semble que les wagons sont surchargés. Que pouvez-vous faire pour nous donner un meilleur service?

M. GORDON: Je suis heureux d'entendre dire que quelques-uns de nos wagons sont surchargés! Tout ce que je peux dire, c'est que, si le nombre de voyageurs nous empêche de donner un bon service, nous augmenterons le nombre de wagons. Nous pouvons ajouter un véhicule à l'autorail.

M. KENNEDY: Vous pouvez y ajouter un autre véhicule électrique.

M. GORDON: Oui. Nous nous occuperons de la chose et, si le service le demande, nous ajouterons un autre véhicule.

M. PASCOE: Au sujet du parcours Saskatoon-Regina-Prince-Albert, l'autorail a-t-il été en service assez longtemps pour savoir s'il donne satisfaction?

M. GORDON: Oui. Ce service fonctionne avec beaucoup de succès.

M. PASCOE: Ce service demande combien d'hommes?

M. GORDON: Je laisse M. Dingle répondre à cette question, qui concerne l'exploitation?

M. DINGLE: Quand il n'y a qu'un seul wagon en service, il faut deux hommes et, s'il y en a deux, il faut trois hommes.

M. KENNEDY: Pourrais-je attirer l'attention sur un autre point au sujet de l'autorail de Sydney? J'ai compris que l'on est à examiner la question et que la direction des chemins de fer a rapporté qu'il n'y a pas trop de voyageurs. Peut-être pourriez-vous considérer la chose de nouveau, car plusieurs personnes disent que le wagon est surchargé et qu'il y a des voyageurs qui sont debout.

M. GORDON: Les employés se tiennent debout?

M. KENNEDY: Non, les voyageurs. C'est un long trajet à faire debout.

M. GORDON: Nous vérifierons la chose.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du service? S'il n'y en a pas, nous passons à la rubrique suivante: "Gare Centrale (Montréal), plan d'ensemble de mise en valeur des terrains qui entourent la Gare Centrale".

M. BROOME: Je veux poser la même question que j'ai déjà posée pour l'hôtel Reine Élisabeth au sujet de l'emploi d'architectes et d'ingénieurs des États-Unis.

M. GORDON: Encore une fois, ce n'est pas vrai. La mise en valeur de l'emplacement de la Gare Centrale remonte à plus de 30 ans.

M. BROOME: Des membres de l'*Engineering Institute of Canada* et d'autres personnes qui s'y connaissent m'ont dit que le travail de mise en valeur qu'a entrepris le National-Canadien n'a pas été confié à des sociétés d'ingénieurs de Montréal.

M. GORDON: J'aimerais à ce que vos informateurs me disent où ils ont pris leurs renseignements et je serai très heureux de les examiner.

M. BROOME: Quelques-uns de ces renseignements se trouvent dans la pile de soumissions que vous avez ici. Vous avez là une liste des sociétés d'architectes et d'ingénieurs.

M. GORDON: Ce n'est pas un exposé de faits. Ce sont des rapports de journaux.

M. BROOME: Si vous regardez en dessous, vous trouverez les noms de cinq ou dix sociétés d'ingénieurs de New-York. Vous remarquerez que j'ai souligné les noms de toutes les sociétés de New-York.

M. GORDON: Oui. Naturellement, la situation au sujet de ces sociétés...

M. BROOME: C'est la même chose pour l'hôtel Reine Élisabeth.

M. GORDON: Webb & Knapp ont établi une compagnie au Canada.

M. BROOME: Je sais toutes ces choses. Il s'agit d'une question de principe. Il me semble que le National-Canadien doit essayer de faire exécuter par les Canadiens autant de travail que possible.

M. GORDON: C'est là notre ligne de conduite et c'est là notre intention. Webb & Knapp ont suivi cette ligne de conduite scrupuleusement. Onze des seize membres de leur Conseil d'administration sont des Canadiens. Cette compagnie a émis des actions sur le marché canadien dans des circonstances et des conditions qui ne favorisaient pas ses propres intérêts et les Canadiens n'ont pas jugé à propos d'en acheter, mais elle est prête à en émettre d'autres.

M. BROOME: Je ne parle pas du point de vue financier. Elle peut prendre son argent où elle le désire.

M. GORDON: Mais il y a une certaine relation entre l'endroit où elle prend son argent et l'endroit où elle prend ses techniques.

M. BROOME: Vous déclarez que l'on ne peut trouver d'ingénieurs au Canada?

M. GORDON: Ce n'est pas ce que je dis. Nous n'avons aucune autorité sur la Webb & Knapp (Canada), qui est une société indépendante, et nous ne pouvons pas lui dire comment effectuer la construction sur un emplacement que nous lui avons loué. C'est là son affaire. Je peux vous dire, cependant, que nous sommes en relations si étroites avec cette compagnie qu'elle nous a assuré qu'elle ferait appel le plus possible aux industries canadiennes pour la réalisation de ce projet. Le plan de l'édifice cruciforme a été conçu par la Webb & Knapp de New-York. C'était là leur tâche principale, mais l'exécution des travaux, l'érection de l'édifice, les travaux de fondation et tous les contrats généraux ainsi que le travail technique proprement dit doivent être exécutés par des industries canadiennes, je crois.

On insiste beaucoup sur l'emploi de la main-d'œuvre canadienne. En toute justice pour Webb & Knapp, je dois ajouter que le président, M. Zeckendorf, a fait tout son possible pour faire prévaloir son désir d'employer des matériaux canadiens, des talents et de l'argent canadiens dans toute la mesure du possible.

M. BROOME: Je m'y connais un peu dans le domaine du génie et je sais que, si un ingénieur des États-Unis fait un devis, ce devis indiquera des pièces et des matériaux fabriqués aux États-Unis. C'est là un désavantage pour le fabricant canadien.

M. GORDON: Que voulez-vous dire exactement? Prenez l'acier, par exemple. Il sera entièrement acheté au Canada.

M. BROOME: Je parle des machines, comme les pompes. Je connais une usine qui a été construite dans notre région, à Vancouver. Pour cette usine on s'est servi de soupapes souterraines et, comme le plan avait été fait aux États-Unis, il indiquait des soupapes fabriquées dans ce pays et on a payé 60 p. 100 de plus pour ces soupapes. Je prends cet exemple pour montrer que, si le plan est rédigé dans un certain pays, il favorise les produits qui sont fabriqués dans ce pays.

M. GORDON: D'après les relations que j'ai eues avec la Webb & Knapp, je suis certain que les matériaux canadiens seront employés le plus possible. Je prends note, cependant de vos remarques et je ferai une enquête à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Les paragraphes 72 et 73 se rattachent au même sujet. Vous les avez discutés sous d'autres rubriques.

M. CHOWN: Monsieur Gordon, pourquoi le privilège d'exploiter l'hôtel Reine Élisabeth a-t-il été accordé à Conrad Hilton?

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà discuté cette question.

M. CHOWN: En ce cas, je ne demanderai pas de réponse. Je lirai le compte rendu.

M. GORDON: Vous lirez le témoignage que j'ai donné en 1955. J'ai longuement parlé sur ce point à l'époque. S'il y a encore quelque chose que vous aimeriez à savoir après la lecture de ce document, je me ferai un plaisir de vous répondre personnellement.

Le PRÉSIDENT: Je peux ajouter, monsieur Chown, que le président a déclaré aujourd'hui que, tout bien considéré, il est plus fier de cette entreprise que de n'importe quelle autre qu'il a eu à diriger au nom de l'institution dont il est le président.

M. FISHER: Et, en ce qui concerne Toronto, n'avez-vous jamais pensé à construire un hôtel dans cette ville?

M. GORDON: Nous avons étudié la chose et nous avons décidé de ne pas en construire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des hôtels? Je ne veux pas trop presser les choses, mais je vois que nous n'en sommes rendus qu'à la moitié du rapport. Nous avons aussi celui de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, celui du Trust des titres et le rapport de l'Auditeur à étudier demain.

M. FISHER: Au sujet des navires à vapeur, à quel moment puis-je poser une question sur le navire que le National-Canadien exploite sur la côte ouest?

M. GORDON: Il s'agit du *Prince George*. C'est un service du chemin de fer.

M. FISHER: A quel moment puis-je poser une question à ce sujet?

M. GORDON: Quand vous voudrez. Je ne crois pas que nous ayons une rubrique particulière à ce sujet dans le rapport.

M. FISHER: Avez-vous pensé à prolonger la période où ce bateau est en service? Sinon, qu'est-ce qui vous en empêche?

M. GORDON: Nous avons étudié l'emploi de ce bateau pour desservir la côte sud au cours de l'hiver, mais nous avons constaté qu'il en coûterait trop cher pour pourvoir le bateau de matériel de réfrigération et d'autres installations et que nous ne ferions pas un dollar de bénéfice.

M. FISHER: Qu'arrive-t-il aux employés durant la morte saison? Y a-t-il une entente spéciale à leur sujet?

M. GORDON: Nous n'avons qu'un vaisseau et ils sont attachés exclusivement à son service.

Le PRÉSIDENT: "Communications".

Les communications commerciales continuant de s'intensifier en 1957, il a fallu donner une ampleur nouvelle aux services de télécommunications du National-Canadien. La longueur des circuits de télégraphe a augmenté de 21 p. 100, passant à 610,724 milles, et celle des circuits téléphoniques, de 38 p. 100, passant à 142,303 milles.

M. CARTER: Avez-vous un service "Telex" entre Saint-Jean et la terre ferme?

M. GORDON: Oh, oui.

Le PRÉSIDENT: "Méthodes de travail". Vous avez entendu la lecture que M. Gordon a faite de ces paragraphes. Je crois qu'il n'est pas nécessaire de les relire.

"Développement industriel".

M. FISHER: A propos des méthodes de travail, ces paragraphes traitent surtout du travail de bureau et des commis de bureau, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Quel est le pourcentage des employés qui ne sont pas compris dans les contrats syndicaux et qui, par conséquent, n'ont pas la protection de l'ancienneté?

M. GORDON: Il y en a très peu. Je dirais moins de 10 p. 100.

M. FISHER: Avez-vous diminué le personnel de beaucoup?

M. GORDON: Non. En accord avec les syndicats, nous avons plutôt adopté comme ligne de conduite de ne pas renouveler le personnel. Nous avons convenu avec les syndicats que le nombre de départs attribuables à l'âge ou à d'autres causes était suffisant pour que nous n'ayons pas à congédier beaucoup d'employés. Il y a beaucoup de départs dans ce genre de travail, car nous employons beaucoup de jeunes filles. C'est une diminution qui se fait normalement. Si nous ne réengageons pas d'autre personnel, nous n'avons pas à envisager le problème du congédiement.

M. FISHER: L'automatisation n'apporte donc pas de problème particulier dans ce cas.

M. GORDON: Je ne dirais pas ça; mais nous pouvons en arriver à une entente à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la recherche et de l'expérimentation? Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du développement industriel?

M. CREAGHAN: Je me demande si le ministre a fait une étude sur l'influence que pourra avoir la voie maritime sur le trafic-marchandises des ports maritimes ou s'il a reçu un rapport à ce sujet.

M. GORDON: Nous avons fait plusieurs études sur le sujet. Nous en sommes arrivés à la conclusion générale qu'il n'y aura qu'une assez petite partie du trafic qui sera touchée. Au début, cependant, il est certain que la voie maritime aura une certaine influence sur le trafic. Mais nous croyons que l'effet de l'aménagement de la voie maritime et particulièrement de l'augmentation de l'énergie (l'énergie coûtera moins cher dans les régions du centre du Canada) sera de favoriser un développement industriel rapide qui ouvrira de nouveaux débouchés au transport des marchandises par chemin de fer. Il y aura, cependant, une période de transition et ce que j'ai dit peut ne pas arriver. Il est difficile d'être précis à ce sujet. Personne ne se risque à faire des prédictions certaines sur la navigation qui se fera sur la voie maritime. Qui vivra verra. A mon avis, il peut y avoir des surprises désagréables au sujet de l'exploitation des bateaux sur la voie maritime et sur les profits de cette exploitation.

M. CREAGHAN: Avez-vous prévu que votre tarif-marchandises fera concurrence au tarif des marchandises transportées par eau?

M. GORDON: Il devra faire concurrence, car autrement, nous ne pourrions pas fonctionner. Comme vous le savez, nous avons toujours eu un tarif qui nous était imposé pendant la belle saison par la nécessité de faire concurrence au transport par eau. C'est un facteur important en ce qui concerne les chemins de fer. Vous ne devez pas oublier que le transport par la voie maritime sera saisonnier.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la voie maritime? Nous passons maintenant à la collaboration prévue sous le régime de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien (1933). "Les deux chemins de fer ont étudié durant l'année la possibilité et l'opportunité de fusionner certains de leurs services, mais aucun nouveau service conjoint n'a été institué."

Cette question du service conjoint a été longuement discutée et expliquée par M. Gordon antérieurement. Avez-vous d'autres questions à poser à ce sujet?

Nous arrivons à la réorganisation de la structure juridique. "A la fin de 1957, 45 sociétés distinctes subsistaient dans l'ensemble du réseau du National-Canadien; on a poursuivi des études en vue d'en supprimer un certain nombre en 1958."

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ma question se rapporte réellement aux explications que vous avez données au sujet de l'abandon des services qui ne sont pas rentables. Vous avez exposé bien clairement le problème relatif au coût de l'exploitation, coût dont la plus grande partie se compose de salaires et de traitements. Vous en êtes arrivés à la conclusion que vous exprimez dans la dernière partie de vos prévisions, à savoir qu'une des seules façons de rendre cette exploitation plus profitable sans enregistrer un déficit de 30 millions de dollars, c'est d'abandonner les services qui ne sont pas rentables ou de revenir à la réorganisation de la structure juridique qui peut avoir pour effet de permettre certaines économies. Est-ce que je dois comprendre qu'une des façons pour votre compagnie d'éviter une perte de 30 millions de dollars, c'est ou de réorganiser sa structure juridique ou d'abandonner les services qui ne sont pas rentables? Y a-t-il une autre solution?

M. GORDON: La réorganisation de la structure juridique n'a rien à faire là-dedans. C'est purement une question de comptabilité et d'ordre à mettre dans la structure juridique. Nous voulons simplifier notre tenue de livres. Quand le réseau a été organisé et jusqu'à il y a cinq ans, nous avions environ 88 compagnies différentes. J'ai commencé à étudier tous les différents facteurs d'ordre juridique qui rendaient nécessaire l'existence de ces compagnies. Nous avons fusionné ces filiales avec les succursales des principales compagnies qui ont fait faillite et dont nous avons pris la succession en 1923. Ce fusionnement a été lent car nous avons eu des difficultés au sujet des privilèges dont jouissent certaines compagnies et de certaines autres formalités. Nous voulons qu'éventuellement le réseau du National-Canadien ne se compose que de six compagnies: une compagnie de chemin de fer, une compagnie de télécommunications, une compagnie de navigation, une compagnie hôtelière et une compagnie de biens immobiliers. Cela en fait cinq. Il y en a une autre; mais, si nous pouvons nous tenir à cinq, tant mieux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je revenir à ma question sur la réorganisation de la structure juridique? Est-ce que vous pourrez répondre à cette question maintenant?

M. GORDON: La question a été posée à propos du paragraphe 90. Je vais donc aborder ce sujet maintenant. L'abandon de lignes peu lucratives est certes une de nos difficultés, mais je n'irais pas jusqu'à dire que c'est une des principales. On devrait nous accorder à ce sujet plus de latitude. Mais l'aspect essentiel de la question, c'est qu'il faudra faire face à toutes les répercussions que peuvent produire nos dépenses d'immobilisations. Il faudra songer, par exemple, aux redressements nécessaires non seulement en ce qui concerne les travailleurs mais aussi par rapport à certaines localités et à certains services. Comme j'ai essayé de le faire comprendre, je ne suis pas impitoyable dans le règlement de ces problèmes. Je reconnais que l'abandon du service, dans une localité desservie depuis longtemps, peut être pénible et difficile à réaliser. Cependant, lorsque nous avons amorcé notre programme de diesélisation en 1951, alors que je venais d'assumer mes fonctions au sein de la société ferroviaire, je puis bien avouer que, si j'avais pu me rendre compte de l'ampleur et de la portée du projet, j'aurais peut-être été moins hardi à l'entreprendre. Néanmoins, les événements ont démontré qu'il était inévitable et, jusqu'à présent, la mise en œuvre de nos redressements a rencontré relativement peu d'objection, d'opposition ou d'agitation. Nous voici maintenant rendus à un point où, comme je l'ai déjà dit, la première partie de notre programme est réalisée et nous en avons retiré des économies appréciables, mais il devient

extrêmement difficile de le terminer. Nous sommes sur le point d'abandonner l'emploi des locomotives à vapeur, ce qui implique l'élimination des hangars de forme circulaire pour remiser les locomotives et nous oblige à déplacer nos centres de distribution de façon à augmenter l'efficacité du chemin de fer. Malheureusement, ces arrangements nous obligent à briser des traditions, à déplacer des établissements qui ont mis cent années à se constituer. En dépit de tous nos efforts pour effectuer ces changements avec tous les ménagements possibles, ils produisent quand même un bouleversement considérable et nous avons bien besoin que le public comprenne et accepte la nécessité de ces modifications si nous voulons que l'entreprise ferroviaire qu'est le National-Canadien continue de donner un bon rendement et atteigne son maximum d'efficacité tout en fournissant les services nécessaires aux localités que nous desservons. Si cela ne peut se réaliser, il s'écoulera une longue période de temps durant laquelle ces services inutiles feront double emploi et il nous sera impossible de nous affranchir de notre situation déficitaire. Je me refuse à conclure que le déficit de cette année présage d'autres déficits pour plusieurs années à venir. A certains moments, nous devons accepter ces déficits comme nous acceptons d'autres revers. Mais je garde l'espoir que, si la population accepte et comprend notre programme, le National-Canadien pourra être exploité de façon profitable.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous semblez dire, monsieur Gordon, que cette période de transition est très importante et très coûteuse. D'ailleurs nous en avons eu la preuve à l'examen des chiffres concernant le matériel ferroviaire, le système de signalisation et autres services. Nous passons par une phase durant laquelle on peut s'attendre à des frais considérables.

M. GORDON: C'est exact. En fait, je recommande à ceux qui s'intéressent à cette question de lire un discours que j'ai prononcé dernièrement et qui s'intitule "Élaboration et Exécution". Je me ferai un plaisir de vous en procurer un exemplaire. Il ne faut pas oublier que, sur les quatre phases de l'histoire du National-Canadien, il y en a eu une aux environs de 1930, au cours de laquelle, pour une raison ou pour une autre, la société s'est trouvée dans le marasme. On ne dépensait rien pour la relever. Ensuite, nous avons connu les années de guerre, alors qu'il était impossible de dépenser de l'argent, parce qu'on ne pouvait se procurer ni le matériel ferroviaire ni les fournitures qui n'existaient pas. Il nous a fallu improviser pour surmonter l'épuisement des ressources causé par la guerre. Une fois terminées la guerre et les deux ou trois périodes d'après-guerre, il nous a été impossible de réorganiser le réseau.

En conséquence, nous avons la formidable tâche de réorganiser les services matériels du chemin de fer en plus de cette réorganisation technologique que représente la diésélisation et cette entreprise exige des capitaux énormes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Les chiffres du premier trimestre sont-ils plus encourageants?

M. GORDON: Pour cette année, non. Vous pourrez examiner ces chiffres quand nous étudierons le budget d'exploitation.

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

M. FISHER: Quelle est, à votre avis, la responsabilité de la compagnie au sujet des changements radicaux dont vous avez parlé en ce qui a trait à la nécessité de donner aux gens une nouvelle formation et de leur offrir de nouveaux postes?

M. GORDON: Nous acceptons notre responsabilité à cet égard. En fait, nous avons mené une campagne intense de formation. Nous offrons à chacun de nos employés l'occasion de conserver son emploi, en se familiarisant avec les méthodes de la diésélisation, non seulement comme conducteurs de locomotives

mais encore dans les ateliers ou comme électriciens. Nous avons besoin d'électriciens, mais n'avons pas besoin de chaudronniers. Tous les membres de notre personnel masculin ont eu l'avantage de suivre des cours qui se donnent régulièrement à Moncton, à Campbellton, à Charlottetown, à Halifax et partout ailleurs au pays. Ces cours visent précisément à offrir aux membres de notre personnel l'occasion d'assumer les nouvelles fonctions créées par suite des changements apportés.

M. FISHER: A-t-on formulé des objections à ce programme?

M. GORDON: Non, on l'a bien reçu. Évidemment, le changement est plus pénible pour le travailleur âgé. Les réactions les plus enthousiastes viennent des jeunes et des hommes d'âge moyen.

M. FISHER: Les réactions ont-elles été différentes selon la distance qui sépare des grands ou des moyens centres d'exploitation à mesure que vous approchez des limites du réseau?

M. GORDON: Monsieur Dingle, quelle serait votre réponse à cette question?

M. DINGLE: Je ne comprends pas la question.

M. FISHER: Avez-vous observé que, dans les milieux éloignés des grands centres d'exploitation comme Toronto, Stratford et Windsor, les réactions ont été meilleures ou avez-vous trouvé dans ces milieux moins d'occasions de former vos gens?

M. DINGLE: Nous n'éprouvons aucune difficulté. En réalité, dans les endroits éloignés, les employés des régions rurales ont porté un grand intérêt aux récentes innovations.

Notre programme d'éducation en rapport avec la diesélisation a soulevé lui aussi le même intérêt. Je puis dire que nous n'avons pas éprouvé la moindre difficulté.

M. GORDON: Il y a environ cent endroits, tout le long du réseau, où les cours se donnent.

M. CREAGHAN: Accordez-vous une aide financière à vos employés pendant qu'ils suivent ces cours? Prenons l'exemple d'un chaudronnier dont le poste a été supprimé, qui a la formation nécessaire et qui est intéressé à devenir électricien.

M. GORDON: S'il suit les cours, il continue de recevoir son salaire à titre d'apprenti. A vrai dire, la formation se donne pendant que l'employé continue d'occuper son poste. Nous accordons à l'employé les congés nécessaires pour suivre les cours.

M. CREAGHAN: Y a-t-il perte de revenus pour lui?

M. GORDON: Non.

M. CREAGHAN: Pendant qu'il suit le cours, il touche le même salaire que dans l'exercice de son ancien métier?

M. GORDON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Il sera bientôt dix heures. Je crois pouvoir dire de votre part que nous avons bien apprécié les explications abondantes que le président nous a fournies au sujet de son rapport annuel. Cet exposé a été très instructif. Si vous êtes disposés à approuver sans modifications l'état financier et le rapport des vérificateurs, il serait temps de faire une proposition en vue de l'approbation du rapport annuel.

M. BROOME: J'en propose l'approbation.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Broome, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*), que le rapport annuel soit approuvé. Quelle est votre décision?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions étudier séparément le rapport des vérificateurs. Il faudra faire une proposition distincte à cette fin. Nous avons ici le rapport des vérificateurs, mais...

M. BROOME: Je pourrais faire la proposition immédiatement.

Le PRÉSIDENT: Il est exactement 10 heures. Si cela vous agrée, nous allons lever la séance. J'espère que vous reviendrez tous dans cette salle à 9 heures et demie précises demain matin. Je vous remercie de votre concours. Nous avons complété l'étude du rapport annuel et demain nous étudierons le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, le rapport des vérificateurs et le budget pour 1959.

M. GORDON: Comme façon de procéder, je me permets de recommander que nous passions d'abord à l'étude du budget des immobilisations et du budget d'exploitation, ce qui complétera le rapport du National-Canadien et de ses entreprises auxiliaires. Nous pourrions ensuite examiner le rapport de la *Canadian National Steamships* et son budget, puis nous pourrions étudier ensuite en même temps le rapport des vérificateurs au sujet du National-Canadien et de la *Canadian National Steamships*, de sorte que les vérificateurs n'aient à venir témoigner qu'une seule fois au sujet de ces deux rapports. Quand nous en serons rendus à l'étude du rapport des vérificateurs, je crois que vous aurez pris connaissance de tout ce qui a trait au rapport annuel du National-Canadien en plus de notre budget des immobilisations et de notre budget d'exploitation. Je crois que vous trouverez plus commode de procéder selon cet ordre.

TÉMOIGNAGES

MARDI 15 juillet 1958

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

M. CHEVRIER: Me serait-il permis de poser une ou deux questions qui ont trait au rapport annuel qui, d'après ce que j'ai entendu dire, a été approuvé. Une raison majeure m'a retenu à la Chambre hier et m'a empêché d'être ici.

Le PRÉSIDENT: Si les membres du Comité sont consentants, je vous accorde la parole.

M. CHEVRIER: Ma première question a trait à la diesélisation: Pourriez-vous me dire si, dans l'achat de locomotives diesels, la société accepte la plus basse soumission?

M. GORDON: C'est ce qu'elle fait.

M. CHEVRIER: Je songe en particulier à la situation qui existe aux ateliers de Kingston. Des gens se sont demandé si la pratique est d'accepter la plus basse soumission. Je suis bien heureux de l'assurance que vous me donnez à ce sujet.

La société insiste-t-elle, dans ses devis, pour qu'on utilise une certaine proportion de matériaux canadiens?

M. GORDON: Non, il n'est pas question des matériaux canadiens. Nos devis décrivent un type particulier de locomotive diesel. Nous les distribuons à tous les manufacturiers qui désirent soumissionner.

Autrement dit, un manufacturier américain peut soumissionner directement s'il le désire. S'il ne le fait pas, c'est à cause de la protection tarifaire.

M. CHEVRIER: Ainsi, on n'accorde aucune préférence au manufacturier qui utilise plus de matériaux canadiens dans la construction de ses diesels?

M. GORDON: A notre avis, il serait impraticable de préparer des devis de ce genre.

M. CHEVRIER: Me permettez-vous de poser une question au sujet du réaménagement sur un nouveau parcours de la ligne entre Cornwall et Cardinal? Cet ouvrage a-t-il été exécuté exclusivement aux frais de l'Hydro?

M. GORDON: Non. Nous avons rencontré les dirigeants de l'Hydro et nous avons fait avec eux une analyse détaillée de l'affaire aux fins d'établir quels sont les avantages et les inconvénients du réaménagement. Par exemple, nous avons tenu compte du fait que l'on n'a utilisé que des matériaux neufs et que, par conséquent, le nouveau chemin de fer va durer plus longtemps que ne l'aurait fait l'ancien. D'autre part, nous avons aussi tenu compte des facteurs opposés, y compris le fait que nous avons une ligne bien établie.

Nous avons ensuite tenu compte des avantages que représente pour nous le réaménagement et, quand il était évident qu'une partie du projet n'avantageait que la société, nous en avons assumé les frais.

M. CHEVRIER: Auriez-vous l'obligeance de dire au Comité quel a été le coût total du réaménagement, quelle partie a été payée par les chemins de fer Nationaux du Canada et quelle partie a été payée par l'Hydro?

M. GORDON: J'ai ici des chiffres à ce sujet. Permettez-moi de vous lire un article qui résume la situation. Le coût total du réaménagement, y compris le coût estimatif du régalage qui n'est pas encore terminé, se chiffrera aux environs de 18 millions de dollars. En conséquence de l'engagement qu'elle avait pris de remplacer l'ancienne installation à la satisfaction du National-Canadien, la Commission hydro-électrique de l'Ontario assume le coût total du réaménagement. Au cours des négociations avec les autorités de l'Hydro, il a toutefois été entendu qu'en toute justice le National-Canadien devait contribuer un certain montant, attendu que notre ligne en partie dépréciée est remplacée par une ligne neuve. En vertu du principe reconnu de comptabilité selon lequel un article est évalué à son coût total de remplacement moins la dépréciation accumulée de l'article qu'il remplace, les deux parties ont accepté un règlement satisfaisant selon lequel nous avons établi une comparaison entre les avantages et les inconvénients que la nouvelle ligne offre à la société ferroviaire. Selon cette base, la société a accepté de contribuer un montant un peu supérieur à un million de dollars.

M. CHEVRIER: Ce montant est-il compris dans le montant de 18 millions de dollars?

M. GORDON: Oui. Notre part de la dépense a été établie à un million de dollars.

M. CHEVRIER: Ce montant comprend-il aussi la construction des stations?

M. GORDON: Oui, tout est compris dans ce montant.

M. CHEVRIER: Comprend-il l'aménagement des viaducs?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Il comprend également l'aménagement de ceux qui sont en chantier et de ceux qui seront aménagés plus tard?

M. GORDON: C'est exact.

M. CHEVRIER: Je ne voudrais pas entrer dans tous les détails au sujet des congédiements, mais j'aimerais bien, si vous y consentez, vous entendre faire une déclaration au sujet du nombre des congédiements dans les divers ateliers du National-Canadien. Qu'en est-il au juste?

M. GORDON: La question a été soulevée plusieurs fois hier et j'ai fait plusieurs déclarations à ce sujet.

Pour résumer, il est très difficile d'établir avec précision le nombre total des personnes mises à pied; car, en même temps que nous en congédions, nous en engageons d'autres.

Il y a eu des changements dans la composition de notre effectif, non seulement à cause des ajustements nécessités par la diesélisation, mais également à cause d'une diminution du trafic, ce qui ne devrait être que temporaire. Les conditions saisonnières affectent aussi la main-d'œuvre. J'estime qu'il serait difficile de dire exactement quelle proportion de la diminution doit être considérée comme une diminution permanente. En même temps que nous engageons des hommes qui exercent certains métiers, nous en congédions d'autres.

M. CHEVRIER: Ces congédiements ont-ils entraîné la fermeture de certains ateliers?

M. GORDON: Aucun atelier n'a complètement cessé de fonctionner.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation à Fort-Rouge où l'on a l'intention de fermer l'atelier?

M. GORDON: Cette décision ne causera aucune diminution du travail dans la région de Winnipeg, car nous allons réorganiser nos services à Winnipeg même. L'atelier principal de Fort-Rouge, vous vous en souvenez, a été détruit par le feu en 1956; nous n'avons pas l'intention de le reconstruire. Lorsque nous aurons complété les modifications que nous nous proposons d'effectuer dans nos cours de triage de Winnipeg et dans nos nouvelles installations de Transcona, les ateliers de Fort-Rouge serviront à l'entretien des wagons à voyageurs. Les autres services d'atelier seront concentrés à Transcona. Cela signifie que le déplacement des employés se fera dans la région même et qu'aucune source de travail ne disparaîtra de la région de Winnipeg, qui est l'un des trois grands centres pour l'entretien et la réparation des diesels.

M. CHEVRIER: Et au sujet de l'hôtel de Montréal?

M. GORDON: Qu'il me soit permis d'ajouter un autre renseignement. Il ne vous a pas encore été donné d'en prendre connaissance, mais une explication intéressante a été donnée il y a quelques jours à Winnipeg. On avait entendu beaucoup de rumeurs, les faits avaient été déformés et nous nous étions heurtés à de l'incompréhension, mais voici que tout vient d'être réglé grâce à une déclaration qui a été très bien accueillie.

M. CHEVRIER: Je suis très heureux de l'apprendre. J'ai posé ma question à cause d'un article de journal que quelqu'un m'a envoyé et où il est question d'une déclaration faite par M. McMillan, vice-président pour la région de l'Ouest.

M. GORDON: Je crois que la situation est complètement tirée au clair.

M. CHEVRIER: Auriez-vous l'obligeance de nous dire quelle est la situation du nouvel hôtel, le Reine-Élisabeth. Son rendement est-il à la mesure de vos prévisions?

M. GORDON: Le rendement n'est pas seulement celui que nous avions espéré: il est bien supérieur.

M. CHEVRIER: Je suis bien heureux de vous l'entendre dire.

M. GORDON: Nous sommes vraiment très satisfaits des perspectives d'avenir. Si on compare le rendement actuel aux prévisions que nous avons faites, c'est un immense succès. Quant aux perspectives d'avenir, elles sont très prometteuses, car déjà nos services sont retenus pour de nombreux congrès et d'autres projets du même genre sont en voie de préparation.

M. CHEVRIER: Voudriez-vous nous dire en un mot quelle est la situation actuelle au sujet du côté nord de la rue, c'est-à-dire au sujet de la Place Ville-Marie et de l'édifice qu'on doit ériger à l'angle nord-est?

M. GORDON: Ce projet est en bonne voie. Comme vous le savez, la société *Webb and Knapp* détient tous les droits en rapport avec la mise en valeur de cet emplacement. Elle nous a fait connaître son intention de faire construire un édifice en forme de croix. Encore dernièrement, elle a annoncé qu'elle a conclu une entente importante avec la Banque Royale du Canada.

M. CHEVRIER: Quand doit-on commencer la construction de l'édifice?

M. GORDON: Je crois qu'on doit entreprendre la construction avant une semaine. Il est certain que les travaux commenceront bientôt.

M. CHEVRIER: A-t-on commencé la construction du nouvel édifice où seront logés les bureaux du National-Canadien?

M. GORDON: On a commencé à aménager les fondements.

M. CHEVRIER: Où cet édifice sera-t-il situé?

M. GORDON: A l'angle des rues Lagachetière et Mansfield, immédiatement au sud de l'hôtel.

M. CHEVRIER: C'est-à-dire entre l'hôtel et l'édifice de l'aviation?

M. GORDON: Non. D'après le plan original l'édifice devait être construit à cet endroit; mais nous avons modifié ce plan, car nous avons pensé qu'il n'était pas nécessaire que les bureaux du National-Canadien soient à un endroit où l'on peut ériger un édifice à revenus très élevés. Un édifice sera éventuellement construit sur cet emplacement.

M. CHEVRIER: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous suivrons maintenant le programme qui a été indiqué hier soir. Vous avez sous les yeux le budget pour 1958. Chacun de vous a un exemplaire du budget des immobilisations et le compte des revenus d'après nos prévisions.

M. GORDON: Puis-je faire d'abord une brève remarque afin d'aider les membres du Comité à suivre le programme que j'ai recommandé de suivre.

Je dirai d'abord que notre budget des immobilisations pour 1958 se situe à peu près à mi-chemin à l'égard du programme d'améliorations matérielles entrepris en 1950.

A ce moment-là, la pénurie du matériel causée par la guerre s'était atténuée suffisamment pour nous permettre d'établir un programme de dépenses d'immobilisations pour l'avenir. Nous avons pu également évaluer les frais à prévoir en vue de la restauration de nos propriétés, ce qu'il avait nécessairement fallu ajourner durant la guerre et pendant les premières années de l'après-guerre.

En outre, il nous a fallu accepter les développements technologiques généralement reconnus, dont la diésélisation n'est pas le seul exemple, et tenir compte de l'effet croissant des méthodes améliorées de transport adoptées par les concurrents.

Une étude détaillée de cette situation exigerait un exposé documentaire assez considérable. Pour les fins de l'étude que nous allons faire, j'estime que les membres du Comité trouveront plus commode de s'en tenir aux pages qu'ils ont sous les yeux. Nous avons tâché de préparer cet état financier de telle façon qu'il présente un résumé des principales réalisations.

Je vais examiner ce document en détail avec vous. Nous avons l'habitude de nous arrêter aux questions qui présentent, à notre avis, un intérêt particulier. Vous trouverez, avec le budget des immobilisations, le budget d'exploitation.

Le document que nous allons étudier comprend le budget des immobilisations et le compte des revenus estimatifs. Je vous propose de passer les deux premiers feuillets et de vous arrêter à la page suivante, qui est la page 1. Vous y trouvez un résumé du budget des immobilisations pour 1958. Il est présenté de la même façon que par les années passées.

Les membres du Comité trouveront qu'il est utile, à mon avis, d'examiner les principales rubriques du budget avant d'aborder les questions de détail. Ainsi, vous trouverez à la page 1, sous la rubrique "Projets pour 1958", que nous avons évalué à un montant total de 377 millions de dollars les nouveaux projets que nous nous proposons de réaliser en 1958.

Vous remarquerez que le chiffre de 47,123,000, qui apparaît sous la rubrique "Placements dans les filiales" comprend tous nos placements comme, par exemple, les prêts à Air-Canada; mais nous vous fournirons le détail plus tard lorsque nous étudierons les rubriques en question.

Sous la rubrique "Coût pour compléter les travaux approuvés au cours des années antérieures", vous voyez un montant de \$168,354,000. Il s'agit de travaux déjà autorisés et qui sont en cours. Aux fins de ce budget, ils sont l'équivalent de ce que vous avez l'habitude d'étudier aux Communes sous la rubrique "Report de crédit".

Au total, les prévisions budgétaires se chiffrent par \$545,596,000.

Les chiffres les plus importants ou les plus intéressants pour l'étude que nous avons à faire sont ceux que vous trouverez dans la colonne intitulée "Dépenses en 1958". Ils représentent une estimation des dépenses que nous prévoyons sous les différentes rubriques et qui s'additionnent pour former les prévisions budgétaires au montant total de \$545,596,000.

Ce sont les chiffres qui intéressent particulièrement le ministre des Finances, parce qu'ils représentent les sommes d'argent qu'il faudra avancer au National-Canadien pour lui permettre d'acquitter le coût des travaux prévus dans ce budget.

Si vous voulez bien garder en mémoire ces renseignements de portée générale, nous passerons à l'étude du document en commençant à la page 2.

M. CARTER: Pourriez-vous nous dire à combien vous aviez évalué l'an dernier vos dépenses prévues et ce qu'elles ont coûté en réalité?

M. GORDON: Nos dépenses ont été de \$266,062,000 comparativement à nos prévisions de \$268,707,000. Pour des dépenses réelles de 266 millions de dollars nous avons prévu dans notre budget, un montant de 268 millions de dollars. Nous sommes donc venus à 2 millions près de dépenser ce que nous avons prévu.

A la page 2, vous verrez comment ces montants sont répartis. Sous la rubrique "Dépenses brutes d'immobilisations pour 1958", vous trouvez un chiffre global de \$302,623,000 correspondant à la rubrique qui apparaît à la page précédente.

Sous la rubrique "Source des fonds", nous indiquons les sources où nous prévoyons trouver les fonds. De la dépréciation accumulée et d'autres sources, nous tirons la somme de \$85,130,000. Nous prendrons les mesures nécessaires pour vendre au Gouvernement des actions privilégiées pour un montant de 21 millions de dollars selon les dispositions de la Loi sur la revision du capital, 1952. Au cours de l'année, nous devons emprunter du public ou du Gouvernement la somme de \$196,493,000.

M. CHEVRIER: Combien emprunterez-vous du public et combien emprunterez-vous du Gouvernement?

M. GORDON: Tout dépendra du moment où le Gouvernement nous autorisera à mettre nos actions en vente.

Pour commencer, nous contractons un emprunt du Gouvernement, puis nous étudions avec lui quel serait le moment opportun de lancer une émission.

Avant d'entreprendre la vente de nos actions, nous tenons évidemment compte de l'état des finances du Gouvernement en ce qui a trait particulièrement à ses obligations directes, qui sont plus considérables. Par suite de l'annonce

récente d'un programme de refinancement pour un montant de \$6,400,000,000 il est évident que nous ne lancerons aucune émission tant que cette opération ne sera pas terminée.

M. FISHER: Avez-vous eu connaissance que le Congrès des États-Unis vient d'annoncer un nouveau mode d'assistance financière à l'intention des sociétés ferroviaires?

M. GORDON: Il y a un projet à l'étude, mais rien n'a encore été réalisé. Le comité Smather a fait certaines recommandations visant à améliorer la situation financière des sociétés ferroviaires; mais d'après ce que j'en sais, on n'a pas encore fini de les étudier.

M. FISHER: C'est un fait établi qu'aux États-Unis, les sociétés ferroviaires sont dans une situation désespérée.

M. GORDON: C'est exact. La situation de certaines sociétés ferroviaires est vraiment mauvaise et je ne crois pas qu'il soit exagéré de dire que trois d'entre elles sont au bord de la faillite.

Passons à la rubrique "Du 1^{er} janvier 1959 au 30 juin 1959".

La Loi de finance et de garantie, qui est adoptée chaque année, constitue l'autorisation statutaire des dépenses d'immobilisations et des emprunts supplémentaires du National-Canadien. Selon la procédure traditionnelle, le Parlement adopte cette loi à la fin de la première moitié de l'année. Comme mesure d'ordre pratique, la loi adoptée pour l'année 1958 fait provision pour l'autorisation provisoire des dépenses d'immobilisations en rapport avec des travaux déjà approuvés et qui seront faites au cours de la première moitié de l'année suivante, en l'occurrence l'année 1959. Cette autorisation provisoire sera automatiquement remplacée au moment de l'adoption de la Loi de finance et de garantie pour l'année prochaine.

Sous la rubrique "Autorisation financière encore en vigueur", au bas de la page, on trouvera l'explication du fonctionnement de cette méthode. On y voit le montant des dépenses autorisées en vertu de la Loi de 1957 pour la première moitié de l'année 1958. Il est nécessaire de remplacer l'autorisation provisoire et le montant en question sera inscrit ensuite sous la rubrique "année 1958", au haut de la page, pour être autorisé en vertu de la Loi de finance et de garantie, 1958.

Pour faire exécuter les projets prévus dans notre budget approuvé des immobilisations, il nous faut signer avec d'autres parties (principalement avec des fabricants de matériel) des contrats qui entraînent des livraisons et des paiements qui se produisent en dehors de l'année financière. Le montant total de ces projets, pour l'année 1958, s'établit à 110 millions de dollars. Les paiements à faire au sujet de ces contrats au cours de la première moitié de l'année 1959 sont compris dans l'autorisation provisoire au montant de 134 millions de dollars pour la période allant du 1^{er} janvier 1959 au 30 juin 1959 et le solde sera compté comme une dépense courante dans le budget des dépenses brutes d'immobilisations pour l'année 1959.

Dans les autres pages, de la page 3 à la page 7, on trouve d'autres renseignements au sujet des principales rubriques mentionnées dans le résumé. La page 8 contient un état statutaire des remboursements pour l'année 1958 et la page 9, le budget d'exploitation pour 1958.

Si vous voulez bien passer à la page 3, nous pourrions commencer à examiner le détail des rubriques que nous présentons dans ce budget pour les faire approuver. Dans cette page 3, vous trouverez également, sous la rubrique "Sommaire des projets d'immobilisation sur la voie ferrée par région", une analyse du montant brut de \$253,375,980 qui constitue la partie fondamentale de notre budget.

Si on excepte les achats de matériel qui sont traités séparément, il s'agit du montant brut et vous verrez, au bas de la page, les dépenses effectuées à l'égard de chacune de ces rubriques.

Sous la rubrique "Déviations des lignes", vous pourrez constater que nous projetons de dépenser \$35,900 pour la région de l'Atlantique, \$5,656,000 pour la région centrale et \$8,400 pour la région de l'Ouest. Je crois que la meilleure façon de procéder est d'étudier chaque poste à mesure qu'il se présente.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au sujet des déviations de lignes dans la région centrale? Combien de ces déviations n'ont pas été autorisées par le Parlement?

M. GORDON: Je ne comprends pas bien votre question.

M. CHEVRIER: Je veux parler de ces lignes que vous avez l'autorisation d'aménager sans que le Parlement ait à adopter une loi.

M. GORDON: Il n'est besoin d'une loi distincte pour aucune de ces lignes. Le montant total se chiffre à \$5,656,000. Il provient de l'aménagement de déviations de lignes principales et de l'aménagement, au coût de \$4,900,000, d'une entrée à la cour de triage de la Côte-de-Liesse.

M. CHEVRIER: C'est à cela que je voulais en venir. Il s'agit de ces ouvrages qu'on voit quand on entre à Montréal. Le travail avance-t-il à votre satisfaction? Quand la déviation sera-t-elle terminée et quelle sera la longueur du parcours?

M. GORDON: Notre programme de cette année prévoit une dépense globale de \$4,900,000. Le budget prévoit une dépense de \$400,000 en 1958 et de plus, nos engagements en fait de dépenses s'élèveront à \$500,000. Sur la dépense globale, une tranche de \$900,000 pourra donc servir à réaliser la déviation en question.

Pour se faire une idée du travail accompli au sujet de ce programme, il faut prendre en considération une autre rubrique. Il faudra environ cinq ans pour compléter l'aménagement de la cour de triage et des voies d'accès nécessaires. Nous prévoyons que les travaux de la Côte-de-Liesse seront terminés vers 1961. Ce programme aura coûté au total environ trente millions de dollars.

M. CHEVRIER: Cette réalisation modifiera-t-elle l'entrée des trains à la gare Centrale?

M. GORDON: Cela ne changera en rien les entrées à la gare Centrale. La cour servira exclusivement aux trains de marchandises. Ce sera une cour de triage à buttes munie de rails-freins et elle servira à la formation des trains de marchandises. Elle ne changera donc rien au trafic des voyageurs à la gare Centrale.

M. FRASER: Monsieur le président, puis-je demander à M. Gordon si une partie de ces sommes sera dépensée dans la région d'Ottawa d'ici à la fin de l'année?

M. GORDON: Dans le total qui comprend l'aménagement des voies d'accès à la cour de la Côte-de-Liesse, un montant de \$466,000 est destiné au déplacement de certaines lignes, dans la région de Cornwall, par suite de la canalisation du Saint-Laurent. Le dernier montant inscrit sous cette rubrique sera affecté à des travaux nécessités en partie par l'aménagement de la Voie maritime dans la région de Saint-Lambert.

M. CHEVRIER: Dans la région d'Ottawa, les déviations sont payées par la Commission du District fédéral, n'est-ce pas?

M. GORDON: Il s'agit là d'une question tout à fait distincte. La Commission du District fédéral assume tous les frais de ces travaux.

M. FRASER: Vous n'avez prévu aucune dépense à ce sujet?

M. GORDON: Pas sous cette rubrique. Il s'agit ici de déviations de lignes. Nous aurons cependant à rencontrer certaines dépenses.

M. CHEVRIER: Cette rubrique traite d'embranchements dont la longueur est inférieure à sept milles?

M. GORDON: Elle comprend des embranchements qui mesurent six milles au maximum et pour lesquels il n'y a pas eu d'affectations spéciales.

M. CARTER: Une partie de ces travaux sera-t-elle exécutée dans la région de l'Atlantique?

M. GORDON: Pour la région de l'Atlantique, une seule dépense, au montant de \$335,900, est prévue. Elle s'applique à la subdivision de Cascapédia et comprend le réaménagement de 1,600 pieds de la voie principale, au point milliaire 42.7, afin d'éliminer une courbe trop raide.

M. CHEVRIER: La déviation prévue dans la région de Cornwall est-elle occasionnée par la canalisation du Saint-Laurent ou par l'achat du New York Central par le National-Canadien?

M. GORDON: Cela n'a rien à voir avec l'achat du New York Central.

M. PASCOE: M. Gordon pourrait-il nous dire où commence la région de l'Ouest?

M. GORDON: Elle commence à Armstrong et va jusqu'à la côte du Pacifique, en Colombie-Britannique. Le bureau principal de la région de l'Ouest est à Winnipeg.

M. PASCOE: Mais le chemin de fer de la baie d'Hudson ne fait pas partie de cette région. Il tombe sous une rubrique particulière, n'est-ce-pas?

M. GORDON: Il fait maintenant partie de cette région. Nous en avons assumé la direction récemment. Cette compagnie avait auparavant une administration distincte, mais il s'est produit des changements récemment au sujet de son administration.

M. CHEVRIER: Les crédits pour ce chemin de fer sont adoptés séparément par le Parlement.

M. GORDON: Ils ne le sont plus maintenant. Nous en avons assumé la direction.

M. CHEVRIER: A compter de quelle date?

M. DINGLE: A compter du 1^{er} janvier 1958.

M. GORDON: Ce projet était à l'étude depuis longtemps, mais le transfert n'a eu lieu que cette année.

M. CHEVRIER: Le National-Canadien a toujours administré ce chemin de fer, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact. Au début, c'était une société distincte, et nous étions chargés de l'administrer. Nous en avons fait une division du National-Canadien et, à toutes fins pratiques, c'est nous qui dirigeons l'exploitation, mais nous tenions une comptabilité séparée. Nous l'avons maintenant incorporé à notre réseau comme nous avons fait pour d'autres sociétés ferroviaires.

M. CHEVRIER: En conséquence, il faudra désormais voter un crédit séparé pour combler le déficit du chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. GORDON: Oui, c'est exact.

M. CHEVRIER: Dans vos prévisions budgétaires de cette année, y a-t-il un crédit destiné à combler le déficit du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. GORDON: Il est peut-être compris dans le montant qui apparaît sous la rubrique "Autres (dépenses)". Il sera dorénavant indiqué séparément dans nos prévisions.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser au sujet des "améliorations à la voie"?

M. GORDON: Je voudrais que la question soit bien clairement comprise. Je tiens à préciser que, à l'avenir, il n'y aura plus dans notre comptabilité un montant qui indiquera un déficit ou un surplus au compte du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce montant sera compris dans nos prévisions globales.

M. CARTER: On prévoit des améliorations considérables à la voie dans la région de Terre-Neuve. Puis-je demander...

M. GORDON: En sommes-nous rendus à l'étude de cette rubrique?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Nous étudions en ce moment les "améliorations à la voie" et, si j'ai bien compris votre question, monsieur Carter, vous demandez si on a prévu des améliorations dans la région de Terre-Neuve?

M. CARTER: Je suppose que le montant indiqué sous cette rubrique comprend la réfection de la superstructure de la voie, la pose de rails et les travaux de régalaie.

M. GORDON: Le montant total se rapporte à l'exploitation générale. Il comprend le remplacement des rails, des rivets, des semelles de rail et des poutrelles d'ancrage. Il comprend aussi le remplacement des objets suivants: traverses, ballast, percées et remblais, et autres choses comme les ponts, les pontons à chevalets, les ponceaux. On peut dire que ce montant comprend les articles nécessaires à l'exploitation.

M. CARTER: Ces prévisions sont-elles comparables aux dépenses de l'an dernier?

M. GORDON: Les dépenses, l'an dernier, ont atteint la somme de \$1,403,000 comparativement à des prévisions budgétaires de \$1,497,300. Nos prévisions, pour cette année, sont établies à \$1,782,000.

M. PASCOE: Vous serait-il possible, monsieur Gordon, de nous donner des détails pour ce qui a trait au chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. GORDON: Les dépenses relatives à l'amélioration de la voie?

M. PASCOE: Oui. L'entretien de cette voie est compris dans les montants indiqués en rapport avec d'autres lignes, n'est-ce pas?

M. GORDON: Comme je l'ai déjà dit, la somme totale comprend des articles tels que rails, rivets, semelles de rails, poutrelles d'ancrage, ponts, ponceaux et le reste, et nous évaluons la part du chemin de fer de la baie d'Hudson à \$800,000.

M. PASCOE: Ce montant s'applique-t-il exclusivement à ce chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Ces travaux seront-ils exécutés par votre personnel chargé de l'entretien?

M. GORDON: Oui, ils seront exécutés par nos employés permanents chargés de l'entretien.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser? Nous étudierons maintenant la rubrique "Grandes gares à marchandises", en commençant par la région de l'Atlantique.

M. FISHER: Il y a une énorme augmentation des dépenses sous cette rubrique pour la région de l'Ouest.

M. GORDON: C'est exact, et on peut en dire autant au sujet d'autres régions. Depuis plusieurs années, nous cherchons à éliminer les encombrements dans nos gares à marchandises. Après de longues études, nous avons entrepris la construction nécessaire de nouvelles gares à Moncton, à Winnipeg et à Montréal, ce dont nous avons parlé tout à l'heure. Presque tous nos problèmes relatifs à l'encombrement sont résolus, excepté à Toronto. Nous tâchons de trouver une solution pour la ville de Toronto, mais nous n'y sommes pas encore arrivés.

Quant à la région de l'Ouest, notre programme se concrétise par la construction de la grande gare de Symington. Il s'agit d'une cour de triage à buttes située à Winnipeg et qui devrait devenir un des centres nerveux du réseau de gares où s'effectue la formation des trains à marchandises. La collaboration entre les différentes gares de ce réseau va contribuer à faciliter l'augmentation du trafic-marchandises. Nous pourrions réaliser d'importantes économies au chapitre de l'exploitation à Winnipeg et notre programme tient compte de l'expansion future que nous sommes en mesure de prévoir. Ces gares sont aménagées de telle façon qu'elles fonctionneront en synchronisation, ce qui préviendra le double emploi. La difficulté, dans la région de l'Ouest, c'est que nous avons assumé la succession du vieux *Canadian Northern and Grand Trunk* et, tant que la fusion des deux sociétés ne sera pas complète, des encombrements considérables seront inévitables.

M. FISHER: En quoi consiste ce problème actuellement à l'étude au sujet de Toronto?

M. GORDON: Ce problème porte sur l'encombrement et il se complique du fait qu'on n'a établi aucun programme il y a trente ans. Nous n'aurions pas connu cette difficulté, à Toronto, si on avait tracé, il y a trente ans, un plan approprié à nos besoins futurs. Maintenant l'agglomération urbaine est telle qu'on ne peut trouver l'emplacement nécessaire à l'aménagement d'une cour de triage. Toutes nos cours sont établies dans cette partie de la ville qui fait face au lac de sorte que tout le trafic-marchandises doit y être amené et qu'il doit repartir de là. Cela ressemble aux rais d'une roue et nous cherchons, avec des urbanistes, les moyens de remédier à la situation. Des experts-conseils étudient ce problème avec nous. Je ne sais pas quelle sera la solution. Peut-être faudra-t-il aménager plusieurs cours pour venir à bout du trafic, mais nous préférions aménager une seule cour assez vaste si nous pouvons trouver un emplacement.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser au sujet des gares à marchandises?

M. CARTER: Monsieur le président, puis-je demander ce que le montant de 3 millions de dollars inscrit pour la région de Terre-Neuve comprend en plus des travaux en cours à Corner-Brook et à Saint-Jean?

M. GORDON: Le montant qu'on voit ici au sujet de Corner-Brook nous permettra d'acheter du terrain et de faire des additions et des améliorations dans la région. Ce montant est autorisé par un "report de crédit". Le coût total est évalué à un million et demi de dollars et nous prévoyons de dépenser cette année la somme de \$390,000 et de nous engager pour environ un quart de million de dollars.

Le reste du montant concerne des travaux à Saint-Jean où nous devons acheter des terrains et faire des additions et des améliorations. Les dépenses prévues au sujet de l'achat de terrains ont déjà été autorisées et nous demandons une nouvelle autorisation pour un montant de \$1,150,000 sur un budget total de \$1,600,000. De ce montant, nous prévoyons dépenser plus de \$450,000 et prendre des engagements financiers pour environ \$450,000.

M. CARTER: Les travaux de Corner-Brook et de Saint-Jean absorbent entièrement cette somme?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Il n'y a pas autre chose compris dans ce montant?

M. GORDON: Pas sous cette rubrique des gares à marchandises.

M. CARTER: J'allais vous demander s'il en va de même au sujet des constructions.

M. GORDON: Nous étudierons plus bas une rubrique distincte au sujet des constructions.

M. CREAGHAN: Sous cette même rubrique des gares à marchandises, ce montant de \$15,755,000 comprend-il l'aménagement d'une cour de triage à buttes à Moncton?

M. GORDON: Oui.

M. CREAGHAN: S'agit-il d'un report de crédit ou d'un nouveau crédit?

M. GORDON: Le montant concernant la cour de triage à buttes de Moncton est un report de crédit, mais en partie seulement. C'est un report de crédit en ce sens que l'ensemble des travaux a été approuvé et que nous avons été autorisés à acheter les emplacements nécessaires. Le nouveau montant requis en vue du parachèvement de cette cour est celui que nous étudions présentement. Le coût total des travaux est estimé à 15 millions de dollars; nous comptons dépenser cette année la somme de \$1,150,000 et nous engager à faire d'autres dépenses pour un montant de \$1,500,000.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser au sujet des gares à marchandises? Nous passons à l'étude de la rubrique "Voies de gares et d'évitement".

M. CHEVRIER: Au sujet de la gare de Montréal, fait-on quelque chose en vue d'accélérer l'entrée et la sortie des trains de voyageurs?

M. GORDON: Parlez-vous de l'entrée et de la sortie des trains de voyageurs à la gare Centrale?

M. CHEVRIER: C'est bien cela.

M. GORDON: Je suppose qu'à cette question je dois faire une réponse négative. Le problème est encore à l'étude.

M. CHEVRIER: Le problème est difficile à résoudre à cause du canal?

M. GORDON: Plusieurs propositions sont à l'étude. C'est un problème très difficile à résoudre que celui de l'emboutillage à cet endroit, mais nous nous demandons s'il ne serait pas possible d'aménager de nouvelles voies d'accès en passant par le tunnel du Mont-Royal. Les travaux à exécuter seraient très coûteux à tous points de vue, mais je ne crois pas qu'il y ait une inscription à ce sujet dans le présent budget.

M. CHEVRIER: C'est ce que je constate. Gagnerait-on beaucoup de temps en passant par le tunnel?

M. GORDON: Nous ne gagnerions pas beaucoup de temps mais nous pourrions donner un meilleur service aux voyageurs qui résident à Ville-Mont-Royal et dans d'autres régions.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. FISHER: Dans le prolongement des voies d'évitement, on a prévu des voies qui pourront recevoir cent wagons. Je me demande pourquoi ces lignes ne sont pas plus longues attendu que vous nous avez dit que certains convois compteront plus de cent wagons?

M. GORDON: Nous avons basé nos études à ce sujet sur le volume du trafic à certains endroits, la fréquence des trains à marchandises et autres considérations. De toute évidence, plus une voie d'évitement est longue, plus elle coûte cher. Nous avons donc tenu compte, entre autres choses, de la fréquence et du chargement des trains ainsi que de l'entretien de la voie. Il faut se rappeler que, à l'exception de l'Ouest canadien, où les voies d'évitement auront une longueur suffisante pour remiser 117 wagons, nos voies d'évitement ont une capacité moyenne de 100 wagons et que nous essayons de nous en tenir à cette moyenne. Ce chiffre est basé sur un principe de saine administration.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions au sujet de la rubrique "Voies de gares et d'évitement"? Nous allons étudier maintenant la rubrique suivante: "Constructions".

M. CARTER: Me serait-il permis de poser maintenant ma question qui se rapporte aux constructions?

M. GORDON: Oui. Quelle était votre question, monsieur Carter?

M. CARTER: Quelle dépense est inscrite, à part les travaux de Corner-Brook et de Saint-Jean, dans la colonne de la région de Terre-Neuve?

M. GORDON: La dépense globale, pour la région de Terre-Neuve, est de \$797,900. Ce montant comprend plusieurs petites dépenses. Il y a une modification à la station de Deer Lake, la construction d'un hangar à marchandises à Lewisporte, d'une maison d'habitation à Bishop's Falls et d'un bureau de messageries à Gander, l'agrandissement de l'atelier servant à la réparation des wagons à Saint-Jean ainsi que certaines petites dépenses qui comprennent de l'outillage pour les quais de terminus et, de plus, une autre dépense pour la construction d'un entrepôt à Saint-Jean au montant de \$22,700. Et c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Nous avons examiné plusieurs de ces articles en même temps que le rapport annuel que nous avons approuvé hier. Nous avons discuté de la ligne de conduite à adopter en général à ce sujet.

M. FISHER: Ce montant de 14 millions de dollars comprend-il des constructions à la tête des Grands lacs?

M. GORDON: Ce montant comprend plusieurs petites dépenses. A Fort-William, il y a un montant de \$9,000 en vue du remplacement de quelques remises d'outils de cantonniers; à Port-Arthur, un montant de \$13,000 pour remplacer trois constructions pour le service des ponts et des bâtiments; un autre montant de \$51,000 pour la construction d'une station de répéteurs à Fort-William. Je crois que c'est tout ce qu'il y a au programme pour cette région.

M. FISHER: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. MARTINI: Monsieur le président, à la gare d'Hamilton, l'escalier est bien long.

M. GORDON: Les escaliers sont longs?

M. MARTINI: Oui, les escaliers qui montent du débarcadère sont longs. A-t-on étudié l'opportunité d'installer à cet endroit un escalier roulant?

M. GORDON: Non. A ma connaissance, on n'a jamais fait de demandes à ce sujet.

M. MARTINI: On m'en a souvent parlé.

M. GORDON: Le coût d'un escalier roulant me semble prohibitif si on le compare au service qu'il est appelé à rendre.

M. MARTINI: Les escaliers sont bien longs.

M. GORDON: Si je me souviens bien, on doit aussi monter de longs escaliers pour sortir de la gare d'Ottawa. La montée est passablement ardue, mais par ailleurs le coût des escaliers roulants est bien élevé.

M. MARTINI: On peut passer par le tunnel.

M. GORDON: Oui, pour aller à l'hôtel; mais il faut quand même marcher.

M. CARTER: Monsieur le président, puis-je demander si on projette de reconstruire la gare de Saint-Jean ou d'y construire une nouvelle gare?

M. GORDON: Il n'en est pas question.

M. CARTER: Il y a eu un incendie dans le bureau des messageries. Le crédit que nous étudions comprend-il les réparations nécessaires?

M. GORDON: Les services nécessaires seront rétablis cette année.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je demander si on a poursuivi les études en vue de mettre vos services en commun avec ceux du Pacifique-Canadien à Calgary. Il en a déjà été question.

M. GORDON: Je connais ce problème. Il n'y a eu à ce sujet aucune étude vraiment sérieuse.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Auriez-vous l'obligeance de me dire si, pendant que se poursuivaient ces études au cours de l'année dernière, certains travaux ont été faits à la station principale?

M. GORDON: Il s'est fait du travail sous la rubrique "constructions", mais en vertu d'un report de crédit.

M. CREAGHAN: Monsieur Gordon, je me demande comment vous arrivez au montant indiqué ici sous la rubrique "constructions" pour les Maritimes?

M. GORDON: Pour la région de l'Atlantique?

M. CREAGHAN: Oui. Le montant des immobilisations, sous forme de constructions, semble bien peu élevé pour une si vaste région. Cette région comprend les provinces Maritimes et une partie importante de la province de Québec. La plupart des constructions ont probablement une centaine d'années, les quais des gares sont vieux aussi et, sous la rubrique "constructions", il n'y a que 6 p. 100 environ de votre programme national de construction qui est consacré à cette région. Outre l'introduction de votre programme de diésélisation, il me semble qu'il serait essentiel d'améliorer certains édifices afin de les rendre plus attrayants pour la clientèle et pour qu'il soit plus agréable d'y travailler.

M. GORDON: Évidemment, toutes nos dépenses en immobilisations visent à satisfaire à des besoins réels. Personnellement, je ne vois pas de mal à ce qu'une construction existe depuis une centaine d'années si elle répond aux besoins de l'exploitation du chemin de fer. Je crois que c'est parfois par caprice qu'on veut se défaire d'une bâtisse pour la seule raison qu'elle est vieille. Nous devrions être fiers de nos vieux édifices.

M. SMITH (*Calgary-Cud*): Nos vieux édifices, comme le Château Laurier.

M. GORDON: Je dois dire que le Château Laurier fait mon orgueil.

H. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous aimez son cachet et l'ambiance qui y règne.

M. GORDON: J'y ai vécu durant six ans et j'ai beaucoup d'estime pour cet hôtel. Je crois que c'est le meilleur hôtel du continent.

M. FRASER: Le plus beau modèle d'architecture du continent.

M. GORDON: Je me réjouis que votre intervention ait inspiré ces compliments, monsieur Smith.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous les avez sollicités.

M. CHEVRIER: A-t-on fait une enquête ou une étude au sujet des services de transport du National-Canadien dans la région de l'Atlantique?

M. GORDON: Voulez-vous parler du comité interministériel?

M. CHEVRIER: Oui, et je veux aussi parler d'une déclaration faite à la Chambre des communes par l'ancien ministre des Finances à l'effet que le National-Canadien allait entreprendre une étude des services de transport dans la région de l'Atlantique.

M. GORDON: Un comité interministériel étudie dans son ensemble la question des services de transport dans les provinces Maritimes. Un observateur du National-Canadien fait partie de ce comité. Nous ne sommes pas officiellement membres du comité, parce qu'il s'agit d'un comité gouvernemental interministériel, mais notre observateur est présent et nous apportons toute l'assistance possible aux demandes de renseignements du comité.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me dire qui est président de ce comité?

M. GORDON: Peut-être que l'honorable ministre des Transports pourrait répondre à cette question, mais il n'est pas ici en ce moment.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire quels ont été jusqu'ici les résultats de l'enquête?

M. GORDON: Non, je ne sais pas où le comité en est rendu. Il ne nous fait pas rapport. Par ailleurs, le National-Canadien fait lui-même une étude afin de déterminer le potentiel industriel de la région. Il se propose de publier une magnifique brochure qu'il distribuera aux industriels. Il faut retenir que le comité interministériel relève du ministre des Transports, que nous n'y siégeons qu'à titre d'observateur ou de conseiller ou à un titre semblable qu'on peut nous donner et que, par conséquent, nous ne pouvons vous dire où en sont rendus les travaux du comité.

M. CHEVRIER: Si j'ai bien compris, le National-Canadien a entrepris de faire sa propre enquête?

M. GORDON: C'est exact. Une enquête qui porte sur les possibilités industrielles.

M. CHEVRIER: Vous serait-il possible de nous révéler quelque chose au sujet de cette enquête?

M. GORDON: Je puis vous dire seulement qu'elle est en cours et que nous n'avons pas reçu de rapport. Cette enquête a commencé au mois de janvier et durant ce mois nous avons complété le travail à Stellarton, à New Glasgow, à Trenton et ainsi de suite. Nous avons ensuite commencé à travailler à Truro, puis à Saint-Jean et ainsi de suite. Notre étude comprend une soigneuse cartographie des chemins de fer, des rues, des égouts et autres services qui peuvent intéresser les industriels qui songeraient à s'établir dans la région. La réalisation de cette étude prendra quelque temps. Les résultats seront condensés dans une brochure qui sera distribuée aux industriels intéressés.

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié cette question en même temps que le rapport annuel, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Par suite de l'aménagement de la chaussée de Canso, les villes situées à chaque extrémité craignaient d'avoir à souffrir sérieusement du changement et on a formé un comité pour étudier la possibilité d'établir de nouvelles industries pour venir en aide à ces deux régions situées du côté nord. Pourriez-vous me dire quels ont été les résultats de cette étude?

M. GORDON: Non, je ne suis pas au courant.

M. FISHER: Monsieur Gordon, des députés conservateurs ont fait des critiques très acerbes à la Chambre des communes au sujet des services du National-Canadien. Il s'agit, je crois, des députés des circonscriptions de Restigouche-Madawaska et de Cap-Breton-Nord. Si ces critiques sont fondées, quelles mesures prenez-vous pour remédier à la situation?

M. GORDON: Je ne sais plus à quelle rubrique nous en sommes rendus, monsieur le Président.

M. FISHER: La discussion portait sur les constructions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous nous éloignons pas mal de l'ordre du jour et que nous devrions y revenir. Nous avons soulevé une foule de questions de détail. Nous devons nous en tenir à l'étude du budget. Nous avons étudié la rubrique "voies de gares et d'évitement" et la rubrique "constructions". Si personne n'a d'autres questions à poser au sujet des constructions...

M. MITCHELL: Monsieur le Président, me serait-il permis de poser une question? Il y a quelque temps, j'ai demandé des renseignements au sujet de

l'extension du service dans la région de Sudbury et on m'a répondu que cette question avait été étudiée et qu'il en serait fait mention dans les prévisions budgétaires. Pourriez-vous me dire quelles parties du service vous proposez d'améliorer dans la région?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de la région de Sudbury?

M. MITCHELL: Oui.

M. GORDON: Dans le budget, il y a un crédit qui se rapporte à l'achat de 23 acres de terrain en vue de l'aménagement d'installations qui serviront aux trains de voyageurs et de marchandises.

M. MITCHELL: Vous connaissez le montant destiné à cette fin mais vous préférez, sans doute, ne pas me le révéler?

M. GORDON: Je pourrais vous donner le coût estimatif si vous le désirez. Mais je préférerais ne pas le révéler.

M. MITCHELL: Très bien.

M. PASCOE: Monsieur le Président, pour nous éviter de poser une foule de questions au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson, pourrions-nous prendre connaissance de la liste des dépenses?

M. GORDON: Non, parce qu'il s'agit ici de chiffres estimatifs. Je serai très heureux d'étudier avec vous toute question particulière.

M. PASCOE: Y a-t-il quelque chose, dans vos prévisions, au sujet de Watrous, en Saskatchewan?

M. GORDON: Je ferai avec plaisir des recherches au sujet de n'importe quelle question particulière.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Puis-je proposer, monsieur le Président, que les membres du Comité écrivent à M. Gordon ou à certains membres de son personnel pour obtenir les renseignements qu'ils désirent au sujet de questions secondaires?

Le PRÉSIDENT: J'allais faire cette proposition. Il me semble que nous entrons dans des questions de détail qui se rapportent à nos circonscriptions respectives. J'aimerais poser plusieurs questions au sujet de Cookstown, de Tottenham, de Shelburne et d'Orangeville. Chacun d'entre nous s'intéresse à sa propre circonscription et à certaines entreprises particulières. M. Mitchell a eu raison de poser sa question au sujet de Sudbury. Il l'a posée hier et on lui a demandé de la poser de nouveau lors de l'étude du budget. Il a demandé si l'on se propose d'effectuer des dépenses d'ordre général dans la région de Sudbury et on lui a répondu. La réponse à ces questions posées au sujet d'entreprises particulières a pris une bonne partie du temps du Comité. J'estime que nous devrions nous en tenir aux questions qui ont trait à la politique générale de la société ferroviaire en rapport avec le budget plutôt que de nous écarter sur des questions de détail.

Certaines questions qui traitent de ma propre circonscription m'intéressent particulièrement, mais je ne dois pas oublier que je suis le président du Comité.

Revenons maintenant à la rubrique "constructions". Auriez-vous d'autres questions à poser à ce sujet?

Nous étudierons donc la rubrique "protection aux passages à niveau".

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai déjà parlé en plusieurs occasions de ces signaux destinés aux passages à niveau sur les grandes routes et qui sont utilisés aux passages à niveau dans les rues.

Le PRÉSIDENT: Oui, la question tombe sous la rubrique que nous étudions présentement.

M. FRASER: J'ai recommandé à une séance de ce Comité, il y a quelques années, que les signaux soient inclinés de façon à indiquer quelle est la direction du chemin de fer à cette traverse. Les indications actuelles comportent parfois

un danger. On peut être porté à croire qu'il s'agit d'une traverse à angle droit, lorsque, en réalité, il y a une courbe. Par exemple, si le chemin de fer vient de la direction opposée, on pourrait tracer une barre à partir du bras inférieur de la croix du côté droit jusqu'à l'extrémité du bras supérieur du côté gauche.

M. CHEVRIER: Est-ce que cette question ne relève pas de la Commission des transports?

M. GORDON: Je crois, en effet, que cette question est de la compétence de la Commission des transports.

M. FRASER: Si votre société trouve que c'est là une bonne idée, ne pourrait-elle pas la transmettre à qui de droit?

M. GORDON: Très bien. Mais, à l'heure actuelle, je ne serais pas intéressé à la mettre en pratique. J'en prends note, cependant, et je la soumettrai à nos directeurs de l'exploitation.

M. FRASER: Merci. J'ai déjà soumis une idée au Comité au sujet des wagons à marchandises que vous construisez. Au bas du wagon, de chaque côté, ne pourrait-on pas peindre une ligne de couleur pour que, dans l'obscurité ou pendant un orage, les gens puissent apercevoir les wagons au lieu de ne voir que cette couleur brune et malpropre qu'on utilise présentement?

M. GORDON: Le changement que vous proposez pourrait être très dangereux.

M. FRASER: Pourquoi?

M. GORDON: Parce que, dans la formation des convois, nous ne pouvons contrôler le type de chaque wagon qui fera partie de tel convoi. Nous manœuvrons des wagons à marchandises qui viennent d'un peu partout en Amérique du Nord et de toutes les sociétés ferroviaires des États-Unis. Il y en a eu au delà d'un million.

Si nos wagons étaient marqués d'une ligne de couleur voyante, l'automobiliste dont les phares sont allumés peut les voir; mais, de temps à autre, pourrait venir à passer, à la suite de nos wagons, une série de wagons de quelque autre société ferroviaire qui n'aurait pas ajouté cette ligne de couleur voyante. Cela pourrait créer l'impression du vide et l'automobiliste, croyant que le train est passé, pourrait foncer sur le convoi. J'estime donc que cela pourrait être très dangereux.

Le PRÉSIDENT: Vous vous engagez, messieurs, dans des détails qui relèvent de la technique ferroviaire.

M. FRASER: Je crois que la plupart des wagons à marchandises des États-Unis portent des inscriptions en grosses lettres blanches. Je n'ai jamais vu un wagon venant des États-Unis qui ne portait pas une telle inscription en grosses lettres blanches indiquant à quelle société ferroviaire le wagon appartient.

M. GORDON: Parlez-vous de l'installation de réflecteurs et de lumières?

M. FRASER: Non, je veux parler d'une barre qui pourrait être peinte au bas des wagons à marchandises. Cette barre aurait de six pouces à un pied de hauteur et pourrait réfléchir la lumière des phares.

M. GORDON: Toute cette question des mesures de protection à prendre est continuellement étudiée par un comité conjoint des sociétés ferroviaires. Je ne suis pas en mesure de dire si cet aspect particulier a été soulevé, mais je suis certain que toute proposition qui est de nature à apporter plus de sécurité sera étudiée avec attention.

M. FRASER: A peu près chaque semaine, on peut lire que quelqu'un s'est tué en fonçant dans un convoi de marchandises.

Le PRÉSIDENT: Examinons la rubrique des signaux et de la protection aux passages à niveau. Ces signaux absorbent un crédit d'environ 11 millions de dollars. S'agit-il des signaux sur les grandes routes?

M. GORDON: Non. Cette rubrique a trait à la signalisation en général, à la commande centralisée de la circulation et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'en général, partout au pays, on estime que les deux sociétés ferroviaires n'installent pas des signaux suffisants aux passages à niveau.

Je suis membre de la Chambre des communes depuis une trentaine d'années et, comme d'autres députés, je me souviens que le long de la frontière, dans la circonscription de Peel et ailleurs, nous avons obtenu de la Commission des transports l'installation de signaux lumineux.

La société ferroviaire en a installé des centaines et des centaines, mais il y a encore plusieurs endroits où les trains passent vite et où le danger demeure. Cet aspect de la question devient très important par suite de l'augmentation du trafic-automobiles et par suite aussi de l'augmentation de la vitesse des automobiles.

Le montant mentionné sous la rubrique des traverses à niveau n'est pas élevé, si on considère qu'il s'applique à tout le pays. Le montant est de \$799,000.

Je crois que tous les membres du Comité connaissent des situations semblables dans leur propre circonscription et qu'ils ont des opinions très prononcées sur ces questions. Il se produit encore beaucoup d'accidents et il existe une foule d'endroits où l'on pourrait améliorer les mesures de sécurité. Passons maintenant à un autre sujet.

M. RYNARD: J'aimerais poser la question suivante: Est-ce que l'élimination de ces passages à niveau, en collaboration avec le ministère de la Voirie, ne serait pas une meilleure solution que les signaux et les lumières, parce que, souvent, ces signaux ne fonctionnent pas.

Le PRÉSIDENT: Un viaduc serait moins dangereux.

M. GORDON: Nous ne recevons presque jamais de rapport au sujet des signaux qui ne fonctionnent pas. Ils sont surveillés de très près en tout temps, et je ne me rappelle avoir vu aucun rapport d'accident (et je les lis très attentivement) dont la cause aurait été le mauvais fonctionnement des signaux.

Quand un signal manque, il manque négativement. Il restera rouge. Lorsque son mécanisme est défectueux, le signal indique "Arrêtez". Ce n'est donc pas le mauvais fonctionnement d'un signal qui cause un accident.

J'aimerais faire quelques observations générales au sujet de ce que le président du Comité a dit tout à l'heure. Beaucoup de gens ont la fausse idée que le chemin de fer est seul responsable des accidents aux passages à niveau, alors que cela ne dépend pas du chemin de fer.

C'est l'approche des grandes routes qui est la principale cause de ces accidents. Dans la plupart des cas, le chemin de fer passait par là cinquante ans avant la construction de la grande route. Par conséquent, lorsque les automobiles arrivent à cet endroit, ils doivent franchir un passage à niveau, ce qui est aussi dangereux pour nous que pour eux.

Nous ne voyons pas pourquoi nous devrions payer le coût des signaux, ou des passages supérieurs et inférieurs qui servent aux automobiles. On a établi une caisse pour les passages à niveau, et la Commission des transports peut en attribuer les fonds à tout passage à niveau qui est jugé dangereux. Toute personne peut porter plainte au sujet d'un passage à niveau dangereux.

Nous recevons toujours ces plaintes dans un esprit favorable à l'installation de signaux et à la construction de passages supérieurs ou inférieurs; mais à la condition de n'être pas les seuls à payer les dépenses. Nous sommes prêts à payer une partie des dépenses, mais non pas le tout.

M. CHEVRIER: Bien que tout ce que vous avez dit soit vrai, je suis surpris de ce que le montant destiné à la protection des chemins ne soit pas plus élevé

si on songe à l'augmentation octroyée par le Parlement, l'an dernier ou l'année précédente, à la caisse des passages à niveau. Le montant est maintenant de 15 millions de dollars, je pense.

La Commission des transports détermine le montant qui doit être payé aux chemins de fer Nationaux du Canada et au Pacifique-Canadien, par la caisse des passages à niveau. Les chemins de fer doivent déboursier eux-mêmes un certain montant qui, comme vous l'avez dit il y a un instant, dépend des rapports de priorité entre le chemin carrossable et le chemin de fer.

Puisqu'on a augmenté les fonds de la caisse des passages à niveau d'une façon si considérable, il me semble que le montant payé par les chemins de fer Nationaux du Canada devrait être plus élevé que celui qui est mentionné. Je ne veux pas que cette remarque soit considérée comme une critique.

M. GORDON: Vous ne voyez ici que le montant que nous devons payer; mais notre contribution pour un projet particulier peut bien ne représenter que 10 p. 100 du coût total. Vous ne pouvez donc pas au moyen de ce chiffre estimer la dépense totale qui sera faite pour cette fin.

M. CHEVRIER: Mais, puisqu'on a tellement augmenté les fonds de la caisse des passages à niveau, il me semble que ce montant aurait dû être augmenté en proportion. Il ne paraît pas suffisamment élevé en comparaison avec ce qu'il avait coutume d'être.

M. GORDON: Et qui doit prendre l'initiative du changement?

M. CHEVRIER: La Commission des transports.

M. GORDON: Qui doit prendre l'initiative? C'est là la question. Si nous, du chemin de fer, nous arrivons à la conclusion qu'un certain passage à niveau est dangereux, nous prendrons l'initiative d'attirer l'attention de la Commission des transports à ce sujet; et nous lui demanderons de prendre les mesures nécessaires. Mais, songez qu'il y a 33,000 passages à niveau dans tout le Canada.

M. CHEVRIER: Si je comprends bien le problème, c'est habituellement le propriétaire de la route, soit la municipalité, soit la province, qui s'occupe de la chose. La plupart du temps, bien entendu, c'est le chemin de fer qui règle la question. Mais il me semble important de faire remarquer que le montant est plutôt petit en comparaison avec ce que le Parlement a fait pour augmenter les fonds de la caisse des passages à niveau.

Toutefois, je puis avoir tort.

M. GORDON: Vous ne pouvez pas en juger seulement d'après les chiffres qu'on donne ici, car il y a 14 autres chemins de fer au Canada qui puisent la caisse des passages à niveau.

Il me semble que ce qu'on vient de dire comporte un blâme à l'endroit de la Commission des transports. Je ne pense pas que ce blâme soit justifié, car la question doit être jugée dans son ensemble. La caisse des passages à niveau concerne tous les chemins de fer du Canada et on ne peut pas juger de l'ensemble de la question en ne regardant que les chiffres de notre contribution.

Vous pourrez voir que la commission des Transports a considérablement augmenté les fonds de la caisse à la lumière des faits que vous avez mentionnés.

M. CHEVRIER: J'ai voulu blâmer les chemins de fer Nationaux du Canada aussi bien que la commission des Transports. J'espère que vous m'avez bien compris.

M. GORDON: Je ne connais aucune demande au sujet des passages à niveau à laquelle nous n'ayions pas accédé. Notre opposition a porté seulement sur la part des frais.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suppose que le montant de \$799,000 représente la contribution des chemins de fer Nationaux du Canada pour les signaux et pour les passages à niveau à la fois.

M. GORDON: Vous parlez des passages à niveau?

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

M. GORDON: Ce montant couvre toutes les formes de protection aux passages à niveau.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Que pensez-vous de l'expérience tentée par le Canadien-National, et qui consiste à changer la longueur des bras des barrières de protection? Je veux dire le raccourcissement des bras de façon à ce qu'ils ne couvrent que la moitié de la route. Que pensez-vous de cette innovation?

M. DINGLE: Il n'y a aucune différence. On brise les deux genres de barrières.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour faire suite à ma question, avez-vous reçu des plaintes au sujet de l'enlèvement du bras pour piétons à ces clôtures?

M. GORDON: Je n'ai pas eu connaissance de ce fait.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En plus du bras principal, il y a quelquefois un petit bras pour arrêter les piétons; ce petit bras a été enlevé partout.

M. GORDON: Je n'en ai pas entendu parler. Mais, on ne peut pas avoir le dernier mot avec les piétons. Ils vont passer par-dessous ou par-dessus; ils feront n'importe quoi. Ils se suicideront même s'ils ont l'idée de traverser. Quoi que vous fassiez, ils prendront n'importe quel risque.

M. RYNARD: Lorsque vous rencontrez la Commission des transports pour discuter de cette question, sur quels critères vous basez-vous pour juger qu'il y a lieu d'aménager un passage à niveau ou d'installer des lumières?

M. GORDON: Aussitôt que la Commission des transports reçoit une plainte d'un parti responsable, elle institue une enquête; et c'est elle qui décide si un passage à niveau est dangereux et requiert l'installation de mesures de protection.

M. RYNARD: D'après ma petite expérience personnelle, on attend habituellement que quelques personnes aient été tuées avant de prendre les mesures nécessaires. Près de la ville où je demeure, il y a un passage à niveau où deux personnes ont été tuées. L'endroit est très dangereux.

M. GORDON: Tout passage à niveau est dangereux, peu importe le volume du trafic. Il arrivera nécessairement qu'un individu sera négligent au moment précis où le train passera. Prenez l'exemple d'un passage à niveau où il ne passe qu'un seul train par semaine, et il est fort possible que quelqu'un se mette devant ce train.

M. RYNARD: Je prétends qu'il doit y avoir un critère. Le passage à niveau dont je viens de parler me semble dangereux. La ligne principale du Canadien-National passe par là; et, de plus, le trafic routier a augmenté considérablement au cours des dix dernières années en raison de l'industrie touristique de l'endroit.

M. GORDON: Dans ce cas, il incombe aux autorités municipales de présenter une requête à ce sujet.

M. RYNARD: Elles l'ont fait, mais sans résultat.

M. GORDON: Je le sais; mais la raison est que cela leur coûterait quelque chose.

M. RYNARD: Quels sont les critères? Le coût des travaux ou la protection des vies?

M. GORDON: C'est le degré de danger et la densité du trafic au passage en question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les municipalités trouvent parfois que le chemin de fer concerné conclut un marché très onéreux pour elles, même s'il y a un réel besoin de lumières quelque part.

M. GORDON: Je suis heureux de vous entendre dire cela. Cela prouve que nous surveillons nos dépenses

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais, en désespoir de cause et pour obtenir cette lumière, la municipalité, en raison de la pression qui s'exerce sur elle, consentira parfois à payer plus que sa juste part.

M. GORDON: Voici ce qui se passe. Nous comparaissons devant la Commission. Supposons qu'une municipalité soit impliquée. La Commission des transports est juge. Elle décide, d'après les témoignages, quelle est la juste proportion des dépenses. On peut dire que nous défendons bien nos intérêts.

Le PRÉSIDENT: Nous avons probablement tous une part de responsabilité dans cette affaire.

M. RYNARD: Quel est le coût d'installation pour une de ces lumières ou un de ces signaux avertisseurs?

M. GORDON: Vous parlez d'une lumière clignotante?

M. RYNARD: Oui.

M. GORDON: Il y en a de plusieurs sortes. Le coût approximatif est de 12,000 dollars.

M. RYNARD: Un homme de 22 ans a été tué sur le chemin de fer. Son revenu potentiel était de 150,000 dollars. Son père a été rendu complètement infirme.

M. GORDON: Je pense que votre cas particulier porte à faux, car même l'installation d'une lumière de 12,000 dollars ne garantit pas que la vie d'un jeune homme va être sauvée. Il y a beaucoup d'accidents qui arrivent à des passages à niveau bien protégés, parce que les gens prennent des risques. Ils vont traverser la voie même après que la lumière a commencé à clignoter et que la sonnerie a commencé à se faire entendre à plusieurs reprises.

Je crois que, si vous faisiez une analyse de la situation, vous trouveriez qu'il y a presque autant d'accidents mortels qui arrivent à des passages à niveau protégés qu'à ceux qui ne sont pas protégés. Je ne pense pas qu'il soit juste que, guidé par le sentiment, vous déclariez qu'un jeune homme vaut plus que 12,000 dollars.

M. RYNARD: Je ne suis nullement guidé par le sentiment. Mais j'aimerais à connaître les résultats. Vous avez dit ou laissé entendre que les lumières clignotantes ne fonctionnent pas bien.

M. GORDON: Elles fonctionnent très bien.

M. RYNARD: Vous soutenez qu'elles fonctionnent bien. C'est ce que nous pensons.

M. GORDON: Il n'y a qu'une seule solution parfaite: c'est un passage supérieur ou inférieur.

M. RYNARD: Avez-vous une statistique des accidents qui sont arrivés à des passages à niveau où des lumières clignotantes étaient installées?

M. GORDON: La commission des Transports garde soigneusement les dossiers de ces accidents. C'est elle qui s'occupe de cette question.

M. RYNARD: Je vous écrirai un mot à ce sujet.

M. GORDON: Peut-être feriez-vous mieux d'écrire à la Commission des transports.

M. HEES: Puis-je suggérer à M. Rynard et à toute autre personne de s'adresser à la Commission des transports lorsqu'ils ont des problèmes au sujet de la sécurité aux passages à niveau ou d'autres problèmes semblables. Le bureau de la Commission est situé à la gare Centrale. Vous pourriez vous adresser à M. Sheppard, le président, ou à toute autre personne qu'il désignera afin de clarifier la situation qui peut exister dans votre région. Il sera heureux de vous recevoir. Toutes les personnes à qui j'ai conseillé d'aller le voir ont été bien reçues.

M. RYNARD: Je remercie le ministre de son bon conseil.

M. CREAGHAN: Le gouvernement fédéral contribue environ 15 millions de dollars par année à la caisse des passages à niveau. Mais qui est chargé de la construction? Est-elle faite par les chemins de fer Nationaux du Canada ou par le Canadien-Pacifique? Est-ce que ce sont eux qui reçoivent l'argent pour l'affecter à certaines dépenses?

M. GORDON: Habituellement nous installons les appareils de protection.

M. CREAGHAN: Qui a la charge d'administrer et de dépenser les 15 millions de dollars donnés par le gouvernement fédéral?

Le PRÉSIDENT: C'est la Commission des transports.

M. GORDON: Lorsqu'il s'agit simplement d'installer des lumières, nous faisons l'ouvrage nous-mêmes et nous touchons le montant affecté à cette fin. Lorsqu'il s'agit de travaux plus considérables, comme la construction de passages supérieurs, par exemple, le travail est fait en collaboration avec le ministère de la Voirie. Dans ce cas, le travail est fait par la partie désignée par la Commission. Celui qui fait l'ouvrage touche le montant qui a été fixé par la Commission des transports.

M. GUNDLOCK: Est-ce que je pourrais avoir des chiffres approximatifs sur le partage des dépenses pour l'installation des lumières dont il a été question?

M. GORDON: Il n'y a pas de proportion fixe. Tout dépend des circonstances.

Le PRÉSIDENT: La municipalité paie sa part et la province paie la sienne.

M. GORDON: Si nous prenons une moyenne pour l'année dernière, notre part des dépenses a été de 17.3 p. 100 pour les travaux auxquels nous étions intéressés. Les municipalités et autres autorités du même genre ont payé 24.7 p. 100 des dépenses et la caisse des passages à niveau a contribué 58 p. 100. Ceci est une moyenne. Pour chaque cas particulier la proportion varie selon les circonstances.

M. CHEVRIER: Combien cela représente-t-il au total?

M. GORDON: Environ 965,000 dollars pour les passages à niveau du National-Canadien. Ce chiffre est pour l'année 1957. C'est ce que je faisais remarquer tout à l'heure. Le montant que nous prévoyons dans notre budget est petit comparativement aux 15 millions de dollars qui ont été votés cette année.

M. CREAGHAN: Il n'y a pas de doute que le chemin de fer a la priorité et que vous reconnaissez cette situation. Mais, depuis que vous avez introduit la diesélisation, vous augmentez continuellement la vitesse de vos trains de voyageurs.

Étant donné que vous êtes une compagnie nationale, je crois qu'il serait convenable que vous adoptiez une nouvelle attitude et que vous vous disiez: En raison des améliorations que nous avons apportées à notre matériel roulant, nous devons être logiques. Puisque nos trains vont de plus en plus vite et que les municipalités sont à court d'argent, nous devrions assumer une plus grande part des dépenses.

M. GORDON: Je pense qu'on est en train de consigner au compte rendu des assertions qui ne sont pas conformes aux faits.

Le National-Canadien ne s'oppose aucunement à l'installation des dispositifs de sécurité aux passages à niveau. Rien ne nous plaît davantage. Le seul problème est celui de la répartition des dépenses.

Le Parlement a établi une commission chargée de porter jugement dans chaque cas; c'est la Commission des transports. Chaque partie intéressée se présente devant la Commission, qui décide elle-même quelle sera la juste répartition des dépenses. Nous ne faisons qu'exposer notre point de vue.

M. CREAGHAN: Mais la petite municipalité urbaine ou la municipalité rurale n'ont pas les moyens de se faire représenter auprès de la Commission.

M. GORDON: La Commission des transports prend cela en considération. C'est elle qui décide de la juste répartition des dépenses.

M. HEES: Si un député pense qu'un certain passage à niveau est une menace à la sécurité, soit dans sa circonscription ou dans toute autre circonscription, il devrait aller voir monsieur Sheppard, à la Commission des transports, et lui en parler. En allant présenter son cas à monsieur Sheppard, il est possible qu'il obtienne un meilleur règlement au sujet de tel ou tel passage à niveau s'il croit que la décision de la Commission n'était pas équitable.

M. GORDON: Ou encore, si les députés croient que la caisse des passages à niveau devrait être administrée autrement, qu'ils changent la loi de la façon qu'ils l'entendent ou qu'ils demandent au gouvernement de le faire. Vous pouvez augmenter ce montant de 15 millions de dollars, si vous le voulez, et la Commission des transports pourrait assumer 100 p. 100 des dépenses, si vous le jugez à propos.

Le PRÉSIDENT: Il y a beaucoup de vrai dans ce que le président de la compagnie vient de dire. Avant les élections, j'ai entendu des candidats promettre l'élimination de tous les passages à niveau. Mais, après les élections, à cause du programme à long terme et de toutes les autres difficultés qui retardent l'élimination des passages à niveau, on s'est rendu compte qu'il en coûterait seulement 360 millions de dollars pour installer des lumières à chacun des 33,000 passages à niveau. J'entends des gens parler de ce problème depuis plusieurs années.

M. CREAGHAN: Une vieille femme retirée s'est fait tuer dans le centre de Moncton.

Le PRÉSIDENT: Un individu de ma circonscription a conduit son automobile à travers la barrière à Allendale. Il a défoncé la barrière et a été obligé de la payer; mais il ne s'est pas fait tuer. Les gens franchissent parfois le passage sans arrêter. Certaines personnes âgées franchissent la traverse sans arrêter.

M. GORDON: J'ai lu qu'il y a eu 76 accidents mortels sur la route au cours de la fin de semaine.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous obtiendrions de meilleurs résultats si nous faisons décider la suppression de tous les passages à niveau par la Commission des transports. Quant aux lumières, je pense qu'on n'en a pas installé autant qu'on aurait dû.

M. CHEVRIER: Je pense que le président a mis le doigt sur le nœud du problème lorsqu'il a indiqué que les dépenses de l'année s'élevaient à environ 900,000 dollars.

Je crois que la Commission des transports remplit trop d'autres fonctions pour avoir le temps de s'occuper de toutes ces plaintes. Ces plaintes demandent une longue étude, spécialement les demandes pour passages supérieurs et inférieurs. Il y a toujours une longue liste de demandes et, avant que la Commission ait le temps de les étudier, des accidents surviennent.

En d'autres termes, je ne pense pas que le montant d'argent de la caisse des passages à niveau, telle qu'augmentée, soit dépensé de la façon qui a été prévue quand on a voté ce crédit. Je peux me tromper, mais je crois qu'il y a là quelque chose à éclaircir.

Le PRÉSIDENT: Nous avons discuté le sujet passablement à fond. Nous savons sur qui repose la responsabilité des décisions et quelle est la proportion des dépenses pour chacune des parties intéressées.

Passons maintenant à la rubrique "Voies et outillage d'ateliers".

M. CARTER: Avant de laisser passer le paragraphe sur les signaux, puis-je demander si le chemin de fer de Terre-Neuve utilise le même système de signalisation que le reste du pays?

M. GORDON: Parlez-vous des signaux le long du chemin de fer ou aux passages à niveau?

M. CARTER: Je veux dire les signaux le long du chemin de fer.

M. GORDON: Non. Lorsque nous avons pris charge du chemin de fer de Terre-Neuve, nous avons gardé les signaux déjà en usage; et nous n'avons encore installé à Terre-Neuve aucun des signaux les plus modernes, tels que la commande centralisée de la circulation, parce que nous n'avons pas jugé nécessaire de le faire.

Nous installons la commande centralisée de la circulation seulement sur les lignes où le trafic est assez dense pour compenser les frais élevés de cette installation. Nous ne pensons pas que la commande centralisée de la circulation soit nécessaire à Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Il faut être un ingénieur ou à peu près pour discuter de la question des signaux.

M. GORDON: Notre programme n'est pas mentionné dans le rapport, mais nous avons fait une enquête sur tout le réseau pour établir avec précision à quels endroits nous devons installer la commande centralisée de la circulation en nous basant sur la densité du trafic dans certaines régions particulières.

Il y a, dans les diverses sections du réseau 4,489 milles de voie ferrée où nous croyons qu'il est à propos, au point de vue financier, de faire cette installation.

Mais, si nous faisons tout cela d'un seul coup, les dépenses de cette installation se chiffreraient à près de 40 millions de dollars.

Voici, par conséquent, ce que nous faisons. Nous affectons chaque année un certain montant à cette fin d'après le montant total de notre budget des immobilisations. Nous allons faire cette installation sur environ 498 milles de voie au cours de l'année financière 1958-1959 et nous voulons faire approuver dans notre budget un autre montant pour 593 milles additionnels.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous dire où ce système de commande de la circulation sera installé?

M. GORDON: Vous pourrez voir qu'il y en aura dans plusieurs régions. Les installations comprises dans notre programme de 498 milles sont de Napadogan à Edmundston, au Nouveau-Brunswick, sur une longueur de 114 milles; de Capreol à Foleyet, en Ontario, sur une longueur de 148 milles; de Redditt à Transcona, près de Winnipeg, sur une distance de 121 milles; de Boston Bar à Port Mann, en Colombie-Britannique, sur une distance de 115 milles. Le total est de 498 milles et le coût se chiffre à \$4,239,000.

De plus, nous incluons un montant dans le budget pour les travaux suivants: d'Edmundston (Nouveau-Brunswick) à Monk (Québec), 124 milles; de Côteau (Québec) à Hawthorne près d'Ottawa, 71 milles; de Hornepayne à Nakina en Ontario, 136 milles; de Redditt à Sioux Lookout en Ontario, 123 milles; et de Sioux Lookout à Armstrong en Ontario, 139 milles; ce qui fait une distance totale de 593 milles.

De telle sorte que le grand total indiqué dans le budget s'élève à \$11,205,400, dont \$9,381,000 représentent les dépenses du programme de la commande centralisée de la circulation.

M. CHEVRIER: En reste-t-il beaucoup à faire pour compléter le programme?

M. GORDON: Le programme comporte un total de 4,489 milles, et nous espérons le compléter au cours des cinq prochaines années au moyen de sommes affectées à cette fin au cours des dernières années.

Il serait peut-être opportun, je pense, de verser au dossier un tableau de notre situation en comparaison avec le Pacifique-Canadien. Celui-ci a les signaux automatiques sur une distance approximative de 3,211 milles. Nous avons les signaux automatiques sur une distance totale de 1,500 milles et la

commande centralisée de la circulation sur une distance de 689 milles. Si vous additionnez les deux distances, vous aurez l'installation de ces signaux spécialisés sur une distance de 2,189 milles en comparaison de 3,211 milles pour le Pacifique-Canadien.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'ils ont le block-system ou le réseau de contrôle centralisé?

M. GORDON: Ils ont le block-system, mais ils n'ont pas le réseau de contrôle centralisé.

M. CHEVRIER: Quelle est la différence?

M. GORDON: La réponse à cette question exigerait une description assez technique, mais nous croyons que la commande centralisée de la circulation est ce qu'il y a de plus moderne en fait de signalisation automatique.

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

M. GORDON: Vous voyez, la commande centralisée de la circulation permet de faire circuler les trains sans recevoir d'ordres. Le mécanicien se guide entièrement sur les lumières qu'il voit devant lui et il peut continuer aussi longtemps que les signaux le lui permettent.

Avec le système de cantonnement automatique, l'ingénieur doit recevoir des ordres en plus de se guider sur les signaux. La commande centralisée de la circulation est plus flexible et aussi beaucoup plus dispendieuse.

M. FISHER: Monsieur Gordon, vous avez fait quelques remarques qui laissent entendre que la commande centralisée de la circulation pourrait avoir des répercussions sur votre effectif ouvrier en général. Vous prévoyez, au cours des prochaines années, l'installation de la commande centralisée de la circulation de Winnipeg jusqu'à Hornepayne, ce qui représente une distance de 455 milles.

M. GORDON: Exactement.

M. FISHER: Pouvez-vous prédire quelles seront les conséquences de cette innovation sur votre effectif des métiers non sédentaires?

M. GORDON: Je ne voudrais pas donner de chiffres à ce sujet, parce qu'il y a des facteurs qui agissent en sens contraire. La commande centralisée de la circulation va exiger une autre catégorie de préposés à l'entretien. Ces experts seront probablement choisis parmi ceux qui sont actuellement affectés à une autre tâche. L'entretien de ces signaux sera différent de celui qui est exigé présentement.

M. FISHER: Est-ce qu'éventuellement ce changement aura pour effet de diminuer l'effectif?

M. GORDON: Laissez-moi d'abord parler de l'entretien. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de changement dans le nombre actuel de nos préposés à l'entretien.

M. FISHER: Que pouvez-vous dire des conséquences de la commande centralisée de la circulation sur les métiers non sédentaires? Croyez-vous qu'ils seront touchés de façon appréciable?

M. DINGLE: Non, je ne le crois pas.

M. FISHER: Vous avez tenté quelques expériences avec l'interphone dans les trains. Est-ce que les prévisions budgétaires contiennent quelque chose en vue de cette installation?

M. GORDON: Non, il n'y a rien dans les prévisions qui se rapporte à l'interphone.

M. FISHER: Est-ce que les expériences ont été couronnées de succès?

M. GORDON: Oui. Le personnel des trains est très désireux de se servir de ces appareils, mais certains employés veulent des augmentations de salaires si

on leur demande de se servir de l'interphone. C'est là une des questions qui font l'objet de négociations à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: "Outillage pour la voie et les ateliers". Je crois que ce sont là des choses de portée générale. Quelle est la décision du Comité à ce sujet?

"Communications". Je vois que cela inclut le chemin de fer de la baie d'Hudson, ce qui voudrait dire 24 millions de dollars pour le chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. GORDON: Non, c'est le grand total. Tout y est inclus, y compris le chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est le grand total pour tout le réseau.

M. CHEVRIER: Y a-t-il quelque chose dans les communications qui se rapporte aux micro-ondes?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Voudriez-vous nous en parler?

M. GORDON: Le crédit micro-ondes dont il s'agit est, je crois, un report de crédit, parce qu'on s'en sert déjà depuis quelques temps. Ce crédit couvre certains contrats dont les soumissions ont été acceptées par Radio-Canada. Le système micro-ondes entre Québec et Jonquière coûte 360,000 dollars.

M. CHEVRIER: Avez-vous le même système entre Winnipeg, Montréal et Toronto?

M. GORDON: Non, ce n'est pas nous qui sommes chargés du service de Winnipeg. Nous avons cependant le service de langue française; notre soumission pour ce contrat a été acceptée.

Le système micro-ondes entre Sydney et Saint-Jean fait l'objet d'un crédit principal, ce qui fait un report de crédit total de 8,200,000 dollars. Ce crédit comporte aussi quelques projets pour le ministère de la Défense nationale; ces projets sont considérés comme secrets. Nous leur fournissons des appareils, mais nous ne divulguons pas la nature de ces appareils ni l'endroit où ils se trouvent.

M. CHEVRIER: Est-ce que cela se rapporte à la construction d'un câble sous-marin?

M. GORDON: Non, je parle de micro-ondes.

M. CHEVRIER: Est-ce que cela se rapporte au câble sous-main qui sort à Sydney et que vous prolongez jusqu'à St-Jean?

M. GORDON: Cela ne relève pas du ministère de la Défense nationale, mais fait partie de notre service régulier.

M. CHEVRIER: Ce crédit de \$8,200,000?

M. GORDON: Ce crédit de \$8,200,000 est pour l'installation du système micro-ondes entre Sydney et St-Jean, ce qui constituera une sorte de service auxiliaire de notre propre système de communications. Fondamentalement, cela relève de Radio-Canada.

L'installation de notre système micro-ondes se poursuit et s'étendra de Sydney à St-Jean. Cela comprend ce qui précède et beaucoup de travail supplémentaire et l'installation technique, tels que les routes d'accès, les terrains et d'autres installations auxiliaires, comme les 21 stations de relais le long du parcours. Tous les contrats pour l'érection des tours et les travaux du même genre ont été accordés. Nous espérons que la première phase du projet sera complétée en 1959. La seconde phase comportera l'installation d'un système général de communications. Le coût total de ces travaux atteindra \$8,200,000.

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

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Au sujet de la présentation générale du sommaire, j'aimerais à suggérer qu'à l'avenir les installations de sécurité aux

passages à niveau soient divisées en deux catégories: la première qui comprendrait l'aménagement des traverses et l'autre qui comprendrait les lumières et les appareils de protection.

M. GORDON: Cela pourrait se faire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans les subdivisions du budget?

M. CHEVRIER: Vous devez auparavant consulter votre conseiller juridique.

M. GORDON: Nous serions prêts à le faire, mais nous avons déjà consacré beaucoup de temps pour simplifier cette présentation. Je pense donc qu'il serait préférable de la laisser telle qu'elle est. Nous ne voulons pas l'allonger.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous pourriez faire une exception pour cette rubrique qui nous a retenus ce matin beaucoup plus longtemps que cela n'était nécessaire.

M. GORDON: Nous allons nous efforcer de diviser cette rubrique si la chose est possible.

Le PRÉSIDENT: Nous passons à la page 4.

M. CHEVRIER: Monsieur Gordon, la première ligne, celle de Hillsport-Manitouwadge, a été complétée, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Le montant de 60,000 dollars, qui est mentionné ici, représente ce qui a suffi pour la compléter.

Cette division comprend tous les embranchements dont la construction a été autorisée par des lois spéciales. Vous pouvez voir, dans la partie inférieure du rapport, les sommes qui seront dépensées pour chaque embranchement au cours de l'année 1958. Pour la ligne Hillsport-Manitouwadge, \$60,000; pour celle de Beattyville-Chibougamou-S. Félicien, \$7,300,000 cette année, ce qui fera en tout \$10,305,000 pour la compléter; pour la ligne Bartibog-Heath Steel Mines, \$200,000. Ensuite la somme de 4,500,000 dollars sera dépensée cette année pour la ligne Sipiwesik-Thompson de l'*International Nickel* et le coût total sera de \$5,385,000. On prévoit que la ligne Optic Lake-Chisel Lake coûtera 10,165,000 dollars, et que 2 millions de dollars seront dépensés à cet effet cette année.

M. CHEVRIER: Est-il encore tôt pour faire des commentaires sur l'exploitation de la première moitié de la ligne Beattyville-Chibougamou?

M. GORDON: Du point de vue du trafic seulement?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Au cours des derniers mois et à venir jusqu'à ce jour, le résultat a été décevant, principalement à cause de la baisse générale dans nos exportations de plomb et de zinc.

M. FISHER: Est-ce que les règlements me permettent de demander, au cours de l'étude de ce chapitre, si vous avez reçu certaines demandes en vue de la construction d'une nouvelle ligne près de Nakina, où l'Anaconda possède d'importants gisements de minerai à faible teneur de fer?

M. GORDON: Oui, cette question est présentement à l'étude, mais il n'y a encore rien de définitif à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la page 4? Page 5.

M. ROBINSON: Monsieur le président, je me demande si l'exploitation de nos hôtels rapporte quelque chose?

M. FISHER: Voulez-vous lui passer cette liste?

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'on n'a pas étudié cette question hier?

M. FISHER: Oui. C'est ici un sommaire.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en train d'étudier le budget des immobilisations pour l'année 1958.

M. ROBINSON: Je comprends que nous dépensions un total de 11 millions de dollars pour les hôtels cette année; j'aimerais donc savoir...

M. GORDON: C'est inexact. Le total des dépenses pour 1958 est de \$6,859,000; et un montant de \$5,841,000 de ce total représente le parachèvement des travaux à l'hôtel Reine Élisabeth. Je puis dire que le Reine Élisabeth est resté dans les limites de son budget. Les autres dépenses pour tous les autres hôtels se chiffrent donc par \$1,018,000; sur ce montant une somme de \$600,000 servira à agrandir l'hôtel Nova Scotia, à Halifax.

M. CHOWN: Pourrais-je demander encore une fois ce qu'a coûté le Reine Élisabeth?

M. GORDON: Le budget prévoyait une dépense de \$20,837,000 pour l'hôtel lui-même et une autre dépense de \$4,950,000 pour l'ameublement et l'aménagement. Nous n'avons pas encore fermé tous les comptes; mais, d'après les présents rapports, nous nous attendons à demeurer dans les limites de notre budget.

M. ROBINSON: Monsieur le président, puis-je demander si, dans ces profits et pertes, on a tenu compte des dépenses en immobilisations?

M. GORDON: Je ne sais pas où vous prenez vos chiffres, mais les chiffres comprennent l'intérêt sur le capital.

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

Prenons la page 6, "le matériel". Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. CHEVRIER: Une seule question, monsieur le président. A propos de matériel (locomotives, wagons-voyageurs, de wagons-lits, de wagons-marchandises, de wagons spéciaux) quelle proportion ira au chemin de fer de Terre-Neuve?

M. GORDON: Notre budget prévoit la livraison à Terre-Neuve de trois locomotives, de cinq voitures pour voyageurs, de 130 voitures pour marchandises, ce qui fait un grand total de 138 articles et un montant de \$3,287,000.

M. GUNDLOCK: J'ai une question à poser au sujet des locomotives. Quelle est la différence entre le prix d'une locomotive canadienne et celui d'une locomotive américaine?

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez posé cette question hier.

M. GUNDLOCK: Je n'ai pas reçu de réponse hier, monsieur le président.

M. GORDON: Je ne peux pas vous donner de chiffre précis, parce que, réellement nous ne recevons pas de soumissions des compagnies américaines pour la livraison de locomotives diesel au Canada. Nous avons déjà acheté des locomotives diesel aux États-Unis et elles ont été livrées aux États-Unis; mais je puis vous dire que les droits de douane de 22.5 p. 100 nous empêchent effectivement d'acheter des locomotives diesel des manufacturiers américains.

M. GUNDLOCK: Je comprends cela, monsieur le président, mais j'aimerais simplement savoir si, indépendamment des droits de douane, vous avez les prix des locomotives diesel aux États-Unis et au Canada.

M. GORDON: Les prix que j'ai différents de quelques milliers de dollars seulement. Prenez l'exemple d'une simple locomotive de manœuvre; elle coûte \$180,000 aux États-Unis comparativement à \$220,000 ou \$225,000 au Canada.

M. GUNDLOCK: Merci beaucoup.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Durant combien de temps une locomotive diesel ordinaire reste-t-elle en usage?

M. GORDON: Nous ne le savons pas, car nous manquons d'expérience en la matière. Tout dépend de l'entretien qu'elle reçoit. On peut dire qu'une locomotive à vapeur peut durer indéfiniment, parce qu'on remplace continuellement

ses parties et on ne la retire finalement de la circulation que parce qu'elle est devenue désuète. Mais les locomotives à vapeur sont en train de disparaître. Quant aux locomotives diesel, notre expérience est trop récente pour pouvoir juger de leur durée. Compte tenu de la dépréciation, nous prévoyons qu'elles dureront entre 20 et 25 ans.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je posais cette question, monsieur Gordon, pour en déduire que, lorsque votre programme de diesélisation sera réalisé, les fabricants de locomotives diesels ne trouveront au Canada qu'un marché très limité.

M. GORDON: C'est exact, et ils s'en rendent bien compte.

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

M. BOURBONNAIS: Combien de wagons fermés vous proposez-vous de construire cette année?

M. GORDON: Vous verrez à la première page que notre budget mentionne 2,472 wagons-marchandises, dont la construction a été autorisée au cours des dernières années.

Les nouvelles demandes comprennent 200 wagons plats pour nos lignes canadiennes, 100 wagons plats pour la *Grand Trunk Western*, 500 wagons-tombereaux, 900 wagons-trémies, 125 wagons transporteurs d'automobiles, 100 wagons-trémies fermés, 100 wagons spéciaux pour la pulpe de bois, et 455 wagons-trémies industriels, ce qui fait un grand total de 2,480 wagons. Nous n'avons pas l'intention de commander des wagons plats cette année.

M. BOURBONNAIS: Absolument aucun?

M. GORDON: Nous avons trop de wagons plats pour le trafic-marchandises actuel et pour celui que nous prévoyons au cours de l'année prochaine.

M. BOURBONNAIS: Cela veut dire que les fabricants de wagons seront sans ouvrage pendant assez longtemps?

M. GORDON: Aucunement. Ils ont reçu des commandes pour d'autres wagons marchandises qu'ils n'ont pas encore livrées. Ces commandes les tiennent occupés à l'heure actuelle. Ils sont en train de remplir les commandes antérieures; car, comme vous pouvez le constater, ils ont encore à livrer les 2,472 wagons à marchandises que j'ai déjà mentionnés et 2,255 wagons qui seront commandés pour livraison en 1959. Mais vous avez raison lorsque vous dites que nos commandes actuelles et futures auprès des fabricants de wagons ne seront pas aussi grosses que par le passé.

M. BOURBONNAIS: Que pensez-vous des wagons Budd? Le National-Canadien est-il intéressé à acheter de ces wagons?

M. GORDON: Oui, je l'ai déjà dit hier. Nous avons porté au budget l'achat de 20 voitures automotrices Budd; et nous espérons que quinze de ces wagons seront livrés au cours de l'année.

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

M. CHEVRIER: Est-ce qu'il serait hors de propos de faire une comparaison entre le Canada et les États-Unis au sujet des wagons à marchandises? Combien y a-t-il de wagons fermés aux États-Unis et au Canada?

M. GORDON: Je pense que j'ai ces chiffres ici.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous les donner plus tard?

M. GORDON: J'ai ici des chiffres pour le mois de décembre 1957.

M. CHEVRIER: Je pensais que c'était un rapport trimestriel.

M. GORDON: J'ai les chiffres de notre rapport annuel, mais je devrais en avoir d'autres plus récents.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous donner les chiffres du mois de décembre?

M. GORDON: Certainement. Au mois de décembre, le National-Canadien possédait 8,602 wagons fermés aux États-Unis, et ceux-ci possédaient 3,254 wagons fermés sur les lignes canadiennes. Est-ce que vous voulez avoir les chiffres pour les différentes catégories?

M. CHEVRIER: Non, merci.

M. GORDON: Je pense que le grand total peut vous intéresser. Au 31 décembre, le National-Canadien possédait un grand total de 10,598 wagons de toutes sortes aux États-Unis, et les États-Unis en possédaient 13,558 au Canada. Nous utilisons donc environ 3,000 de leurs wagons de plus qu'ils n'en utilisaient des nôtres.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me donner plus tard des chiffres plus récents?

M. GORDON: M. Dingle pourra vous les donner dans un instant.

M. ROBINSON: Monsieur le président, je vois au bas de la page un montant de 2 millions de dollars pour divers travaux d'expérimentation sur votre matériel. Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste cette expérimentation?

M. GORDON: Ce montant est plus ou moins destiné à répondre à des besoins imprévus. Si nos experts trouvent quelque chose de nouveau au cours de l'année, ce montant est destiné à leur aider à poursuivre leurs recherches. Nous avons déjà eu beaucoup de succès avec nos recherches. Nous avons construit le transporteur-automobiles, par exemple, et nous nous en servons aujourd'hui. Ce résultat a été obtenu grâce à nos propres expériences, avec l'aide de l'industrie. Nous pouvons maintenant transporter huit automobiles par wagon au lieu de trois ou quatre. Nous avons également amélioré notre wagon pour la pulpe de bois. Nous poursuivons encore des expériences sur un wagon tout-usage, qui sera muni de portes ajustables qui pourront s'ouvrir assez grandes pour effectuer n'importe quel genre de transport, que ce soit du grain, du bois ou tout autre genre de marchandises.

Nous mettons présentement à l'essai un wagon fermé et chauffé. Nous pouvons le chauffer en hiver et ne pas le chauffer en été. Nous avons construit de nouveaux wagons plats pour le transport des camions-remorques et nous avons étudié plusieurs sortes de métaux afin de construire un wagon poids-léger. L'aluminium est un des métaux étudiés. Nous pouvons utiliser l'aluminium de différentes façons. Ce wagon sera aussi solide que le wagon d'acier et il sera plus léger.

M. ROBINSON: A quoi sert ce wagon transporteur d'automobiles?

M. GORDON: Il sert à transporter les automobiles neuves de la manufacture aux divers endroits de livraison au Canada.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous poursuivez vos recherches au sujet des nouvelles locomotives à charbon?

M. GORDON: Non. Le dernier travail de recherches que je me rappelle a été celui de M. Mordell, à l'université McGill, sur l'usage des turbines à gaz. Il n'y a pas eu d'autres recherches au sujet de l'usage du charbon. Il y a toutefois eu certains progrès aux États-Unis dans l'étude de l'usage du charbon pour les locomotives.

Je peux maintenant donner à M. Chevrier les chiffres récents qu'il me demandait tout à l'heure. Cela complétera l'étude de la question.

M. CHEVRIER: Merci.

M. GORDON: Au premier juin, le National-Canadien possédait 8,330 wagons sur les lignes des États-Unis, et ceux-ci possédaient 7,610 wagons sur les lignes canadiennes.

M. DINGLE: Et, au 6 juillet, nous avons un solde créditeur de 2,694 wagons, ce qui veut dire qu'ils avaient plus de nos wagons que nous en avons des leurs.

M. CHEVRIER: Au nombre de 2,694?

M. DINGLE: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du matériel? — "Placements dans les filiales".

M. HARDIE: J'ai une question à poser au sujet de la page 7. Nous avons beaucoup entendu parler au cours des douze derniers mois d'une enquête menée par le National-Canadien au sujet d'un prolongement qui irait de Grimshaw en Alberta à la rive sud du Grand lac de l'Esclave. Je me demande si le président peut nous donner un rapport préliminaire de cette enquête.

M. GORDON: Je pense que le ministre peut répondre à cette question.

M. HEES: Nous avons répondu à cela hier, monsieur Hardie. Le gouvernement étudie présentement avec attention les rapports de cette enquête.

M. HARDIE: Est-ce que le gouvernement a reçu un rapport de cette enquête?

M. HEES: Tout dépend de ce que vous entendez par enquête.

M. HARDIE: D'après ce que vous-même et le ministre du Nord canadien en avez dit, on a fait une enquête économique et une enquête sur les routes et autres voies de communication.

M. HEES: C'est vrai. On a comparé le prix de construction des différentes routes et les revenus que l'on peut retirer à l'avenir du transport des marchandises.

M. HARDIE: Le ministre pourrait-il nous dire si les compagnies de chemin de fer ont laissé entendre qu'elles paieraient une partie des frais de construction de cette nouvelle ligne? Leur rapport devrait en faire mention.

M. HEES: Tout cela est indiqué dans le rapport que les compagnies de chemin de fer nous ont fait parvenir et le gouvernement étudie actuellement la question.

M. CHEVRIER: Monsieur le ministre, quel sera le coût du chemin de fer?

M. HEES: Je pense qu'il serait préférable d'attendre qu'on ait étudié la question à fond et qu'on en soit venu à une conclusion à ce sujet.

M. CHEVRIER: Alors, est-ce que je puis demander si un projet de loi sera présenté au cours de la session?

M. HEES: Il en était fait mention dans le discours du Trône.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous nous éloignons un peu du sujet. Nous sommes rendus à la page 7, qui traite des placements dans les filiales.

M. HARDIE: Je pense que ces questions sont conformes aux règlements et peuvent être posées ici au sujet du chemin de fer du nord de l'Alberta.

M. GORDON: Est-ce que vous désirez que j'en parle un peu?

M. CHEVRIER: S'il vous plaît.

M. GORDON: Mon attitude est très claire à ce sujet. A la demande du gouvernement, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont fait une enquête sur les routes de chemin de fer qui vont à Pine Point et nous avons chacun fourni des renseignements sur les avantages économiques d'une telle ligne de chemin de fer.

Le rapport a été présenté au gouvernement, qui est en train de l'étudier. Je ne peux donc rien dire davantage, puisque le rapport est entre les mains du gouvernement.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous avez étudié les deux lignes? Celle de Waterways-Nord et celle de Grimshaw-Nord?

M. HEES: Oui, les deux routes ont été étudiées.

M. FISHER: Est-ce que vous pouvez dire si la coopération qui existe entre les deux chemins de fer au sujet du chemin de fer du nord de l'Alberta est satisfaisante?

M. GORDON: La coopération est parfaite. Nous n'éprouvons aucune difficulté à concilier nos intérêts mutuels dans ce cas particulier.

M. FISHER: Si l'attitude actuelle se maintient à l'avenir, il est probable que la collaboration continuera à être satisfaisante, quels que soient les nouveaux développements.

M. GORDON: Voilà pourquoi il est difficile d'en parler. Aucune décision n'a été prise sur la façon dont la ligne sera exploitée.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire si le chemin de fer du nord de l'Alberta, qui sera exploité conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, contribuera une certaine somme d'argent pour la construction de cette nouvelle ligne?

M. GORDON: Le ministre peut vous répondre si les compagnies se sont engagées à cela. Pour ma part, je ne peux pas en parler, puisque le rapport est entre les mains du gouvernement.

M. HEES: Je ne voudrais pas faire de déclaration à ce sujet en ce moment, parce que le gouvernement étudie attentivement la question. Lorsqu'une décision aura été prise, je serai heureux de vous la communiquer.

Le PRÉSIDENT: On peut difficilement s'attendre à ce que le ministre puisse faire une déclaration à ce sujet.

M. HARDIE: C'est la même réponse que j'ai obtenue au mois de novembre dernier.

M. HEES: Vous aurez bientôt la réponse finale.

Le PRÉSIDENT: On ne peut pas s'attendre à ce que le ministre fasse une déclaration à propos de choses qui sont encore à l'étude par le cabinet.

M. CHEVRIER: Mais, du moins, il ne change en rien sa réponse.

Le PRÉSIDENT: Sa responsabilité à cet égard est encore plus grande que la mienne à l'endroit du Comité.

M. CHEVRIER: Peut-être pourriez-vous répondre vous-même à la question?

Le PRÉSIDENT: Je ne le ferais pas, même si je le pouvais.

M. HARDIE: En conséquence de cette enquête, les chemins de fer concernés peuvent-ils dire approximativement ce que coûtera la construction de cette ligne de chemin de fer?

M. GORDON: J'ai dit ce que j'en pensais au ministre.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous approuvez la page 7?

Approuvé.

Page 8, "Rachat d'obligations émises pour fins d'immobilisation et de paiements sur le matériel, pour l'année finissant le 31 décembre 1958".

Approuvé.

Page 9, "Budget d'exploitation 1958". Aimeriez-vous que le président dise quelque chose à ce sujet?

M. GORDON: J'aimerais à faire encore une fois une brève déclaration préliminaire au sujet de notre budget d'exploitation pour l'année 1958.

Le budget d'exploitation du National-Canadien est tout au plus un ensemble de prévisions fondées sur des calculs mais que les événements peuvent facilement changer. Les chiffres sont tellement élevés et la marge d'exploitation si petite qu'une petite variation de pourcentage dans n'importe laquelle des nombreuses sources de revenu ou de dépense peut produire une variation considérable sur le résultat prévu.

Comme les autres chemins de fer nord-américains, le National-Canadien a connu une baisse constante du nombre de pleines wagnonnées, ce qui se traduit par une baisse dans les revenus. Cette baisse a commencé à se manifester au début de l'été 1957 et s'est continuée au cours de la première moitié de

l'année 1958. Bien qu'il soit trop tôt pour dire avec certitude que ce déclin s'est arrêté, des indices récents nous portent à croire que les revenus du National-Canadien vont s'affermir au cours de la seconde moitié de 1958. Par conséquent, les résultats réels jusqu'à ce jour et les recettes prévues pour le reste de l'année 1958 nous laissent prévoir que, si nos revenus se chiffrent à 700 millions de dollars, le déficit de l'année s'élèvera à 55 millions de dollars si on se base sur les tarifs-marchandises, les prix des matériaux et les salaires en vigueur à la fin de 1957. Toute augmentation dans l'un de ces facteurs va nécessairement ajouter au déficit que nous prévoyons. Ne perdez pas cela de vue en étudiant les chiffres détaillés.

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

M. CHOWN: Pouvez-vous faire une comparaison entre la situation du National-Canadien et celle du Pacifique-Canadien en 1957, et plus spécialement pour la période 1956-1957, en indiquant au Comité quelle a été la situation du Pacifique-Canadien au cours de ces deux années?

M. GORDON: Certainement. J'ai expliqué hier d'une façon assez détaillée quelle est la différence entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien; et j'ai montré alors qu'il y a un grand nombre de facteurs qui ne sont pas comparables. L'un d'eux, en particulier, c'est que le Pacifique-Canadien a plusieurs sources de revenus de plus que nous. Monsieur Crump lui-même a déclaré que ces sources constituent environ 60 p. 100 du revenu total.

Le PRÉSIDENT: Vous étiez absent, monsieur Chown, lorsque le président a fourni ces renseignements hier.

M. CHOWN: Je ne veux pas que le Comité perde de temps pour moi, si je peux lire ces renseignements dans le procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: Il a fait cette comparaison hier.

M. CHOWN: Très bien.

M. GORDON: J'ai cité monsieur Crump à ce sujet. Il a dit que la proportion de leur revenu total provenant de l'entreprise ferroviaire proprement dite a passé de 80 p. 100 en 1928 à environ 60 p. 100 en 1957. C'est ce que M. Crump a dit du Pacifique-Canadien, que seulement 60 p. 100 de leur revenu total vient de l'exploitation du chemin de fer. Cela rend donc toute comparaison très difficile à établir.

M. PASCOE: Le premier rapport indique un revenu d'exploitation de 753.2 millions de dollars, tandis qu'à la page suivante on indique 763.2 millions de dollars. Il doit y avoir un 10 millions de dollars supplémentaire quelque part.

M. GORDON: Où voyez-vous 763.2 millions de dollars?

M. PASCOE: Au tableau vert de la page suivante.

M. FISHER: Est-ce une erreur de correction d'épreuve?

M. GORDON: Non. Le tableau de la page suivante comprend d'autres revenus. Vous trouverez à la page 29 d'autres revenus qui se chiffrent à 10,055,332 dollars. Ajoutez ce montant aux revenus d'exploitation, qui sont de \$753,165,964 et vous aurez un revenu total de 763.2 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Ceci prouve que monsieur Pascoe suit la discussion de très près.

M. ROBINSON: Est-ce que M. Gordon peut nous donner un aperçu général des profits et pertes en ce qui concerne les services de voyageurs et de marchandises?

Le PRÉSIDENT: Nous avons examiné longuement cette question hier, lors de l'étude de l'autre rapport. Je regrette que vous n'ayez pu y assister, monsieur Robinson, mais vous allez trouver cela dans le rapport que nous avons étudié hier. Peut-être que M. le président voudra vous répondre brièvement, mais je ne voudrais pas qu'il soit obligé de se répéter puisqu'il doit parler si souvent.

M. GORDON: Je ne sais pas si je peux vous donner les chiffres exacts, car il est très difficile de définir clairement ce qu'on entend par le déficit du service-voyageurs.

Si nous nous basons sur la formule I.C.C., c'est-à-dire la formule de l'*Inter-State Commerce Commission of the United States* qui est une formule de comptabilité pour trouver le prix de revient du service-voyageurs, nous arrivons à un déficit de 90 millions de dollars sur notre service-voyageurs pour l'année dernière.

Je veux tout de suite apporter des réserves à ce chiffre, parce que je n'ai pas confiance dans cette formule. Elle est très complexe, puisqu'elle veut tenir compte de tous les frais généraux qu'on peut imputer à l'exploitation du service-voyageurs.

Ce que je veux dire, c'est que, si nous décidions d'abandonner complètement notre service-voyageurs, nous n'épargnerions pas nécessairement 90 millions de dollars. Car, nous aurions encore besoin des lignes de chemin de fer, des aménagements de terminus, etc., pour les autres genres d'exploitation du rail.

Cependant, le service-voyageurs se sert de la ligne de la voie ferrée et des terminus et une partie de ces dépenses doit lui être attribuée.

Je tiens à répéter que nous n'épargnerions pas 90 millions de dollars si nous abandonnions le service-voyageurs. Mais si nous appliquons la formule, nous arrivons au montant de 90 millions de dollars.

M. ROBINSON: Pouvez-vous nous dire à quel rythme vous diminuez votre service-voyageurs sur vos lignes de chemin de fer?

M. GORDON: Nous diminuons nos services dans toute la mesure du possible, lorsque le public peut profiter d'autres services parallèles.

M. ROBINSON: Est-ce que cela peut être poussé au point de permettre de réaliser des profits sur le service-voyageurs?

M. GORDON: Non, je ne crois pas que cela soit possible. Il est impossible d'imaginer une situation où nos services-voyageurs en général n'accuseraient pas un déficit.

M. CHEVRIER: La situation est-elle la même dans tous les pays?

M. GORDON: Oui, c'est la même partout.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, quelqu'un veut-il proposer l'approbation du rapport?

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au sujet du train que le National-Canadien a supprimé entre l'Abitibi et la ville de Québec? Est-ce que le président est au courant de ces faits?

M. DINGLE: Les deux compagnies ont un service entre Montréal et Hervey et entre Hervey et Montréal. Il y a un intervalle d'une heure entre les départs des deux trains. A partir du 10 août prochain les deux trains-services seront unis en raison du manque de clientèle.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous songez à établir ce service?

M. DINGLE: Nous avons reçu quelques télégrammes à ce sujet, mais nous n'y avons pas encore répondu.

M. CHEVRIER: Allez-vous prendre en considération les demandes qui vous ont été adressées de Val d'Or et de Rouyn en vue d'obtenir le maintien de votre service?

M. GORDON: La chose est déjà devant la Commission des transports.

M. DINGLE: Exactement, et le changement sera effectué le 10 août prochain. Comme je viens de le dire, il y a eu des plaintes, mais on ne les a pas encore étudiées.

M. GORDON: Je n'en ai pas encore pris connaissance, mais je les étudierai prochainement.

M. CHEVRIER: Peut-être seriez-vous assez bon de reconsidérer la question.

M. GORDON: Oui, mais cela ne m'oblige pas à revenir sur ma décision.

Le PRÉSIDENT: Il y a un exposé sur la dépréciation supplémentaire des locomotives à vapeur que nous devons étudier avant d'approuver le rapport.

M. GORDON: Oui, je peux en traiter brièvement. C'est une question de comptabilité qui a donné lieu à quelques ajustements dans nos chiffres. C'est malheureux, mais c'est arrivé. Il faut admettre que nos avocats et nos comptables ne s'entendent pas toujours sur la façon de traiter cette question.

Les raisons qui nous ont poussés à mentionner ces frais ici peuvent être résumées comme il suit:

a) Le National-Canadien n'a pas tenu compte de la dépréciation des locomotives à vapeur et du reste du matériel jusqu'au premier janvier 1940.

b) Normalement, les taux ordinaires de dépréciation auraient été suffisants pour constituer une réserve de remplacement pour toutes les locomotives à vapeur à la date prévue pour leur mise au rancart, c'est-à-dire lorsqu'elles ne sont plus réparables.

c) Le programme de diésélisation que nous poursuivons amènera la mise au rancart de presque toutes les locomotives à vapeur d'ici la fin de 1961. Par conséquent, les 1,444 locomotives à vapeur en service le 31 décembre 1957 seront retirées de la circulation avant que leur valeur économique et matérielle, sur laquelle est basée la dépréciation, soit épuisée.

d) Il manquera donc à la réserve de dépréciation une somme peut-être supérieure à 30 millions de dollars. Le montant réel dépendra de la date où chaque locomotive sera retirée de la circulation.

e) La compagnie et son vérificateur, qui sont nommés par le Parlement et qui lui font rapport, ont conclu que, d'après les principes d'une saine administration, il faut compenser cette insuffisance par une charge sur le revenu. Cela aura pour effet d'employer une part des économies réalisées au moyen du nouveau matériel diesel pour acquitter la dette des locomotives à vapeur remplacées.

Le montant inclus dans les prévisions de 1957 était de 7.5 millions de dollars; un montant identique est inclus dans le budget des immobilisations et les prévisions des revenus de 1958.

Le Gouvernement a conclu que:

a) Les présents règlements ne l'autorisent pas à combler la partie du déficit du National-Canadien attribuable à cette charge supplémentaire pour la dépréciation des locomotives à vapeur.

b) Il n'approuve pas l'inclusion d'un crédit spécial dans la Loi de financement et de garantie de 1958.

Pour s'adapter à ces décisions du Gouvernement le National-Canadien a dû prendre les deux mesures suivantes:

a) En convertissant la charge de 1957 en un crédit aux dépenses d'exploitations de 1958;

b) En modifiant le budget des immobilisations et les prévisions de revenus pour l'année 1958, afin de compenser pour la charge de 1957 et d'annuler celle de 1958.

Il faudra trouver un moyen pour compenser à cette insuffisance sans la déduire des revenus. Cela veut dire qu'il faudra probablement soustraire la différence de l'avoir propre des actionnaires, soit au fur et à mesure qu'une locomotive sera retirée de la circulation, soit d'une manière globale à la fin de l'opération.

Il y a plusieurs opinions sur la façon dont l'entrée devrait se faire. Il nous faut satisfaire à l'opinion de nos conseillers juridiques et accéder aux désirs du ministre des Finances.

M. FISHER: Puis-je poser une dernière question au sujet du budget de cette année? Êtes-vous d'accord que le problème principal auquel vous avez à faire face est celui de la négociation des salaires?

M. GORDON: Je dirais que c'est le problème le plus important que nous avons à affronter. Je répète que les prévisions ne tiennent aucunement compte des augmentations de salaires probables que nous devons accorder. Nous avons déclaré au comité d'arbitrage que nous ne devrions pas accorder d'augmentations de salaires. Le comité n'a pas encore présenté de rapport.

Le PRÉSIDENT: A la page 10 vous avez le budget des immobilisations et le budget d'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamship*.

M. CHEVRIER: On ne peut pas aborder le budget avant d'avoir approuvé le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamship*.

Il faut une proposition pour l'approuver.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je propose que le rapport soit approuvé.

M. CHEVRIER: J'appuie la proposition, car j'avais l'intention de faire moi-même la proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Smith (*Simcoe-Nord*), appuyé par M. Chevrier, que le rapport sur le budget du National-Canadian soit approuvé. (Assentiment.)

Vous avez maintenant sous les yeux le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. Voulez-vous que M. Gordon en fasse lecture?

(Assentiment.)

RAPPORT ANNUEL 1957

L'exploitation des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* a été entravée en 1957 par la grève que le Syndicat International des Marins a déclenchée le 4 juillet et qui, non encore réglée à la fin de l'année, a réduit de 54 à 33 le nombre de voyages faits par les navires de la compagnie. L'exploitation de 1957 a donné lieu à un déficit de \$648,850 contre un excédent de \$23,281 en 1956.

Le tableau comparatif suivant résume l'état financier de la compagnie:

	1957	1956
Recettes d'exploitation	\$4,012,162	\$6,125,470
Dépenses d'exploitation	4,617,526	6,052,570
Déficit ou excédent net d'exploitation	605,364	72,900
Intérêts	43,486	49,619
Déficit ou excédent	\$ 648,850	\$ 23,281

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation, d'un montant de \$4,012,162, montrent un fléchissement de 34.6%. Les recettes provenant de l'affrètement accusent une baisse identique avec \$3,887,740, alors que les recettes passagers sont de \$99,054, soit \$45,269 de moins que l'année précédente. Les autres sources de revenus ont diminué de plus de \$5,000 et ne sont en 1957 que de \$25,368.

Pendant les six mois d'activité de la flotte, la compagnie a bénéficié jusqu'à un certain point, pour les cargaisons, de tarifs plus élevés. Les tarifs de transport en direction du sud et entre les îles ont augmenté respectivement d'environ 10% et 20%; de son côté, le tarif applicable au sucre a reçu une augmentation moyenne de 12% environ. Le sucre a représenté un peu plus de la moitié du tonnage de toutes les lignes.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation ont baissé de \$1,435,044, soit de 23.7%. Pendant la grève, la flotte a été entretenue de façon à permettre la reprise assez rapide des activités, le cas échéant, avec pour conséquence des frais considérables sans la compensation de recettes. Ces dépenses, qui comprennent la solde des officiers, les frais de port, les assurances, l'achat de combustible et de vivres, sont entrées au poste "En désarmement", avec un montant de \$602,556.

Différend syndical

Les événements qui se sont soldés par une grève vers le milieu de l'année remontent à septembre 1956, lorsque le S.I.M. avait demandé le relèvement du salaire de base et des tarifs d'heures supplémentaires ainsi que certains changements dans les conditions de travail. Les entretiens qui ont suivi n'ayant pas abouti, on a nommé un arbitre fédéral pour s'occuper de la question puis, par la suite, une commission d'arbitrage et d'enquête. Le rapport de la commission, présenté fin mars 1957, a reçu l'approbation de la compagnie mais le Syndicat ne l'a pas accepté comme base de discussion.

A la suite de la mise à pied du personnel non breveté, la compagnie a offert une majoration de salaire passablement plus forte que celle demandée par la commission d'arbitrage; cette majoration n'a pas été acceptée avant la date limite prévue.

A l'époque où ce rapport a été présenté, le travail n'avait pas repris.

Immobilisations

Un montant de \$64,019 a été affecté en 1957 à l'aménagement de nouvelles chambres froides sur les cinq plus petits navires de la compagnie. A la fin de l'année, ces additions n'étaient pas terminées.

* * *

Le bilan et l'état des revenus pour l'année financière 1957 se trouvent pages 6 et 8.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1957

ACTIF

VALEURS RÉALISABLES		
Encaisse.....	\$ 150,956	
Dettes actives.....	22,727	
Approvisionnements.....	73,806	
État: solde dû sur le compte déficit.....	506,350	
	<u> </u>	\$ 753,839
CAISSE D'ASSURANCES.....		3,297,127
IMMOBILISATIONS		
Flotte.....	6,660,937	
Moins amortissement inscrit.....	4,068,283	
	<u> </u>	2,592,654
		<u> </u>
		<u>\$ 6,643,620</u>

PASSIF

EXIGIBILITÉS		
Dettes passives.....	\$ 111,459	
État:		
Comptes courants.....	\$ 33,409	
Remboursements d'emprunt 1958.....	250,000	
	<u> </u>	283,409
Autres valeurs exigibles.....		26,625
		<u>\$ 421,493</u>
PRÉVISION POUR ASSURANCES.....		3,297,127
PRÊT ET AVANCE DE L'ÉTAT		
Emprunt à 2½% remboursable semestriellement à échéance le 1 ^{er} septembre 1963.....		2,000,000
Moins remboursements effectués	575,000	
remboursements 1958.....	250,000	
	<u> </u>	825,000
		<u>1,175,000</u>
Avance pour capital d'exploitation.....		150,000
		<u>1,325,000</u>
AVOIR DES ACTIONNAIRES		
ÉTAT CANADIEN		
16,400 actions autorisées et émises à \$100 de valeur nominale.....		1,640,000
Moins escompte sur les actions émises.....		40,000
		<u>1,600,000</u>
		<u>\$ 7,643,620</u>

Le Contrôleur,
J. L. TOOLE.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons examiné les livres et les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice clos le 31 décembre 1957. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tous les sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-dessus et l'état des revenus s'y rattachant ont été préparés de la même manière que ceux de l'exercice précédent et qu'ils sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de

l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1957, et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie.

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

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 25 février 1958.

ÉTAT DES REVENUS

RECETTES D'EXPLOITATION

	1957	1956
Affrètement	\$3,887,740	\$5,950,337
Passagers	99,054	144,323
Autres	25,368	30,810
Total	<u>4,012,162</u>	<u>6,125,470</u>

DÉPENSES D'EXPLOITATION

En armement	3,460,164	5,460,598
En désarmement	602,556	15,948
Amortissement de la flotte	275,231	275,231
Frais d'administration	210,251	215,523
Pensions	55,000	55,000
Divers	14,324	30,270
Total	<u>4,617,526</u>	<u>6,052,570</u>
Déficit ou excédent net de l'exploitation	605,364	72,900
Intérêts	43,486	49,619
Déficit ou excédent	<u>\$ 648,850</u>	<u>\$ 23,281</u>

LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1957

	Tonnage brut	Portée en lourd
*"Canadian Challenger" ...Frigorifique (prop. Diesel) ..	6,745	7,460
*"Canadian Constructor" ..Frigorifique (prop. Diesel) ..	6,745	7,460
*"Canadian Cruiser"Frigorifique (prop. Diesel) ..	6,745	7,460
"Canadian Conqueror"Frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Highlander" ...Frigorifique	2,966	4,532
"Canadian Leader"Frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Observer" ...Frigorifique	2,967	4,532
"Canadian Victor"Frigorifique	2,963	4,532
	<u>34,991</u>	<u>45,040</u>

*Ces navires peuvent accueillir 12 passagers (cinq cabines à deux couchettes et deux cabines individuelles avec confort de première classe).

Voilà qui complète le rapport annuel de l'exploitation de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en sommes maintenant à la page 10.

M. CHEVRIER: Qui met le point final au rapport.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que tout est prêt pour les funérailles?

M. CHEVRIER: Monsieur Gordon pourrait-il nous donner des renseignements au sujet du récent changement de drapeau? Au lieu de l'immatriculation canadienne, les navires seraient immatriculés à Panama ou à Trinidad?

M. GORDON: Oui. Nous en étions arrivés à un point où aucun accord ne semblait possible avec le Syndicat international des gens de mer. Nous avons décidé que, si on voulait tenter un effort pour reconstituer le service, il fallait recruter les équipages ailleurs qu'au Canada. C'est pour cette raison que nous avons dû recourir à l'immatriculation étrangère.

Après consultation avec le ministre, un accord a été conclu qui permettait de procéder. Nous avons donc fait immatriculer nos navires à Trinidad afin de pouvoir engager du personnel étranger pour maintenir le service en activité. Ainsi, le port d'attache serait à Trinidad plutôt qu'au Canada.

M. CHEVRIER: Et vous avez recommandé le changement d'immatriculation au ministre des Transports?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Et vous avez ensuite recommandé que les navires soient de nouveau immatriculés au Canada?

M. GORDON: Ce n'est pas tout à fait exact. Voici ce qui s'est produit. Après avoir étudié ce qui s'est passé depuis la grève et après avoir constaté que le commerce entre le Canada et les Antilles était suffisamment assuré par des compagnies privées et par d'autres exploitants, nous avons décidé qu'il n'y avait pas lieu de continuer le service entre ces deux pays.

De quelque façon que nous eussions procédé pour reconstituer nos services, nous aurions eu à subir de lourdes pertes. Par conséquent, tout bien considéré, la compagnie a recommandé au gouvernement que le service soit discontinué, les navires vendus et l'actif de la compagnie liquidé.

Quand nous avons décidé de faire cette recommandation, nous avons considéré qu'il serait plus avantageux pour fins de vente d'immatriculer de nouveau les navires au Canada et de laisser l'acheteur décider lui-même du pays d'immatriculation de ses navires.

M. CHEVRIER: Mais c'est sur votre proposition que les navires ont été immatriculés de nouveau au Canada.

M. GORDON: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Avez-vous recommandé au ministre que les navires soient immatriculés de nouveau au Canada?

M. GORDON: Non, monsieur. Nous avons recommandé de vendre la flotte. Comme le ministre des Finances détient la majorité des actions, il nous fallait son consentement pour pouvoir disposer de l'actif de la compagnie.

M. CHEVRIER: Qui a décidé que l'on revienne à l'immatriculation canadienne?

M. GORDON: Il appartient aux actionnaires de prendre cette décision en vue de vendre la flotte.

M. HEES: C'est le gouvernement qui a pris la décision. Ayant accepté la recommandation de la compagnie au sujet de la vente des vaisseaux, il semble que ce qu'il y avait à faire tout naturellement, c'était de ramener les vaisseaux à l'immatriculation canadienne afin d'opérer la vente et, comme M. Gordon vient de le dire, de laisser l'acheteur décider ce qu'il ferait des vaisseaux.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me dire tout d'abord pourquoi on avait changé l'immatriculation des vaisseaux?

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a déjà répondu à cette question.

M. GORDON: Oui, j'ai déjà donné une explication à ce sujet. Quand nous avons changé l'immatriculation des vaisseaux, nous cherchions tous les moyens possibles de rétablir le service malgré le conflit en cours avec l'Union internationale des gens de mer.

Mais, lorsque l'Union refusa notre offre, nous avons décidé de ne plus traiter avec elle.

M. CHEVRIER: Vous en êtes aussi venus à la conclusion qu'il ne serait pas profitable de maintenir un service entre le Canada et les Antilles, étant donné que d'autres compagnies faisaient ce service. Quand en êtes-vous venus à cette conclusion?

M. GORDON: Nous ne pouvions pas continuer le service en payant les salaires demandés par l'Union. Si les vaisseaux avaient continué le service à ces conditions, l'exploitation aurait été déficitaire.

Nous en sommes venus à une décision quand nous avons discuté l'opportunité de continuer le service. Il y a quelques années, nous avons fait une étude minutieuse de notre service et nous doutions fort de l'opportunité de le maintenir. Nous avons songé sérieusement à l'abandonner à cette époque.

Toutefois le gouvernement a nommé un comité au sein du ministère intéressé et toute la question a été étudiée par ce comité du point de vue du commercial. Le comité recommanda que la compagnie continue de maintenir le service en question pendant une période de 5 ans dans l'espoir que, au cours de cette période, elle pourrait réaliser des profits. La recommandation du comité fut adoptée et annoncée à la Chambre des communes. Mais vint ensuite le conflit ouvrier.

M. CHEVRIER: Pendant combien d'années de cette période de 5 ans avez-vous maintenu le service?

M. GORDON: Pendant 2 ans. Et nous avons réalisé un profit modeste au cours de cette brève période. Mais nous avons eu alors à faire face aux demandes déraisonnables des employés et, en face de cette situation, nous avons fait savoir au gouvernement que nous ne pouvions pas maintenir le service sur une base rentable. Il aurait fallu que le service fût subventionné à même les deniers des contribuables canadiens.

Au début, le gouvernement voulut essayer tous les moyens possibles de maintenir le service. A cela nous avons répondu: Très bien. Si nous changeons l'immatriculation des navires et si nous engageons des équipages en dehors du Canada en payant les salaires payés par nos concurrents, il y a une certaine possibilité que nous puissions maintenir le service en activité sans faire ni profits ni pertes. Et voilà pourquoi nous avons changé des navires.

M. CHEVRIER: Est-ce que votre concurrent emploie des équipages qui font partie de l'Union internationale des gens de mer?

M. GORDON: Non. Il y a un certain nombre de vaisseaux qui battent pavillon étranger. La compagnie *Saguenay Terminals* est la plus connue des compagnies qui maintiennent ces services, mais il y a aussi en activité beaucoup d'autres vaisseaux qui ne battent pas pavillon canadien.

M. CHEVRIER: Et vous n'avez pas vendu les vaisseaux?

M. GORDON: Pas encore. Nous les avons mis en vente et nous sommes à examiner les offres que nous avons reçues.

M. CHEVRIER: J'aurais une plainte à formuler au sujet de la méthode qu'on a employée pour vendre ces vaisseaux. Contrairement à la pratique habituelle, il n'y a pas de date fixe pour la vente des vaisseaux. J'ai ici un avis qui a été publié dans la *Gazette* de Montréal et qui se lit comme suit: "Les propriétaires se réservent le droit de vendre les vaisseaux dès qu'on leur fera une offre raisonnable." Pourquoi a-t-on adopté cette manière de procéder?

M. GORDON: On ne vend pas une flotte de vaisseaux comme on vend du lait ou des beignets. Tout d'abord on fait circuler l'annonce de la vente dans tous les milieux de l'univers qui sont intéressés au transport maritime.

Afin de réaliser la somme d'argent la plus considérable possible sur cette vente, il fallait l'organiser de façon à ce qu'un acheteur pût acheter un ou trois ou quatre navires ou la flotte tout entière. Nous avons voulu donner à tout le monde la chance de soumissionner selon les circonstances. Cela ne cause préjudice à personne, car tout le monde est libre de soumissionner à son gré. Nous n'avons pas voulu fixer une date limite pour la bonne raison que le marché des vaisseaux est passablement bas à l'heure actuelle et nous ne savions pas si nous

pouvions vendre nos vaisseaux dans un délai de quelques semaines ou dans un délai d'un mois ou de trois mois. Nous avons donc voulu donner la chance à tous les intéressés de faire une offre.

M. CHEVRIER: Ce sont précisément les groupes qui sont intéressés à acheter les vaisseaux qui se plaignent du fait qu'il n'y a pas une date fixée pour la prise en considération des soumissions. Permettez-moi de formuler leurs plaintes afin qu'elles soient consignées au procès-verbal. Ils se plaignent du fait qu'il n'y a pas de date limite pour la réception des soumissions. Ils disent que cela les met dans une situation désavantageuse, car cela permet à la *Canadian National Steamships* de conclure n'importe quand des ventes qui sont ni plus ni moins que des ventes privées. Ils soutiennent que cela n'est pas régulier, car ces vaisseaux sont un bien public dont on doit disposer publiquement et ils ajoutent que s'il y avait une date limite pour la réception des soumissions, ils seraient en meilleure posture pour soumissionner. Ils soutiennent que cette façon de procéder serait régulière. Ils connaissent la valeur des vaisseaux; mais, en raison du fait qu'il n'y a pas de date limite pour la présentation des soumissions, ils ne savent pas si leur soumission a été prise en considération. Ils font aussi remarquer que, si la compagnie ne recevait pas de soumissions satisfaisantes dans les limites prévues, elle pourrait facilement demander de nouvelles soumissions pour une date ultérieure. Je ne m'y connais pas beaucoup dans la question des vaisseaux, mais il me semble qu'on aurait pu songer à fixer une date limite pour la présentation des soumissions.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous qu'on pourrait obtenir ainsi des prix plus élevés?

M. GORDON: Monsieur le président, j'ai deux observations à faire à ce propos. Tout d'abord, si les personnes que vous avez mentionnées étaient réellement intéressées à l'achat de nos vaisseaux, il est surprenant qu'elles ne se soient pas plaintes à nous du fait qu'il n'y avait pas de date limite. Nous n'avons reçu aucune plainte à ce sujet.

M. CHEVRIER: Il y a eu réellement une plainte qui a été soumise à qui de droit.

M. GORDON: J'aimerais bien à savoir quel était l'objet de cette plainte.

La deuxième observation est la suivante. Quoi qu'on puisse dire au sujet de la méthode de mise en vente, c'est du point de vue de l'acheteur et de propos délibéré que nous avons choisi la méthode de vente qui doit nous rapporter le meilleur résultat. La vente des vaisseaux est un commerce très capricieux. Il nous a fallu plus d'un an pour disposer du dernier navire que nous avons vendu. Je ne sais combien de temps il faudra pour disposer de ceux dont nous voulons nous débarrasser à l'heure actuelle. Nous espérons que dans une semaine ou une dizaine de jours nous aurons eu le temps d'examiner deux ou trois soumissions acceptables qui nous permettront de disposer des vaisseaux qui nous restent.

Je ne veux pas faire d'allusions malicieuses. Mais je dois dire qu'il y a beaucoup de trucs dans ce commerce. C'est un commerce capricieux. Ainsi on peut vendre des vaisseaux comme ils sont et où ils sont. D'autre part, certains soumissionnaires insistent pour que le vaisseau soit exposé en cale sèche. Si nous exposons le vaisseau en cale sèche pour fins d'inspection, l'acheteur peut poser une multitude de questions et faire toutes sortes de difficultés. C'est une vente difficile à faire. Permettez-moi de dire, pour résumer ma pensée, que la méthode de vente que nous avons adoptée n'est pas une cause d'embarras pour un acheteur sérieux.

M. CHEVRIER: Permettez-moi alors de poser une autre question de portée générale—Est-ce que la pratique ordinairement n'était pas de fixer une date limite pour la présentation des soumissions?

M. GORDON: Je ne voudrais pas affirmer ...

M. CHEVRIER: On m'a dit que c'était là la pratique généralement suivie et j'ai pensé que vous deviez le savoir.

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

M. GORDON: Je ne suis pas prêt à faire une assertion catégorique. Nous sommes assez bien renseignés au sujet de ce qui se fait ailleurs au sujet de la vente des vaisseaux, mais je ne voudrais pas me prononcer avant d'avoir bien vérifié les faits. Je crois qu'on a déjà vendu des vaisseaux sans avoir demandé des soumissions.

M. CHEVRIER: La chose n'a pas été faite par une compagnie de la Couronne.

M. GORDON: Je me le demande. Je ne serais pas prêt à faire cette affirmation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce qu'on a reçu des offres précises?

M. GORDON: Oui. Nous n'avons pas reçu d'offres que nous pouvons considérer comme bien avantageuses. Comme je vous l'ai dit, la vente des vaisseaux est un commerce difficile.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, il est midi. Voulez-vous que nous complétions l'étude de ce crédit? Êtes-vous consentant, monsieur Chevrier, à ce que nous procédions?

M. CHEVRIER: Très bien. Continuez.

M. FISHER: J'aurais une question à poser. Est-ce que la Société internationale des gens de mer est l'organisme qui a M. Banks pour président?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: C'est bien le monsieur qui est en difficulté avec le Pacifique-Canadien sur la côte du Pacifique?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: 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?

M. GORDON: 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.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Voudriez-vous proposer que le budget soit approuvé.

Il est proposé par M. Martini, appuyé par M. Chown que le budget des immobilisations et le budget de l'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soient approuvés. Quelle est l'opinion du Comité? Nous approuvons ensemble le rapport annuel et le budget?

M. CHEVRIER: Non, monsieur le président, il faut les approuver séparément.

Le PRÉSIDENT: Mais, monsieur Chevrier, on a présenté une motion à cet effet.

M. GORDON: L'approbation du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships* doit être proposée et adoptée et il faut ensuite approuver de même le budget des immobilisations de la compagnie. Cela complète, en fait, l'étude du budget des immobilisations.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Martini, appuyé par M. Chown, que le rapport de 1957 soit approuvé.

(Assentiment)

Maintenant on peut faire une proposition au sujet du budget. Il est proposé par M. Smith...

M. CHEVRIER: Avant l'adoption de la motion relative au budget, puis-je poser une question au ministre? Est-ce que le Gouvernement a songé à acheter un ou deux de ces vaisseaux de la *Canadian National Steamships* en vue de les donner à la Fédération des Antilles qui en assumerait la gestion?

M. HEES: On nous a appris que ce n'était pas là le genre de vaisseaux qui fait l'affaire de la Fédération. Ce dont elle a besoin, c'est un type de vaisseau beaucoup plus petit.

M. CHEVRIER: Je ne comprends pas cela, car ces vaisseaux faisaient le service entre certaines îles des Indes occidentales, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est vrai, mais ce dont la Fédération des Antilles a besoin maintenant, ce sont des vaisseaux pour faire le service régulier entre les différentes îles et nos vaisseaux sont trop gros pour ce genre de service. Ils naviguaient, il est vrai, d'un port à un autre, mais pas pour le genre de service dont la Fédération a besoin à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Mais nos vaisseaux allaient d'un port à un autre, n'est-ce pas?

M. GORDON: Mais pas pour le service dont on a besoin aujourd'hui.

M. CHEVRIER: Je vous demande simplement si ces vaisseaux naviguaient d'un port à l'autre. Je n'ai pas spécifié pour le genre de service dont on a besoin aujourd'hui. J'ai demandé tout simplement si les vaisseaux de la *Canadian National (West Indies) Steamships* faisaient le service entre différentes îles de la Fédération des Antilles.

M. GORDON: Oui, ils abordaient à différents ports des Antilles. Je n'ai pas la liste de ces ports. Ils abordaient, par exemple, à Trinidad à Nassau, aux îles Sous le vent, à Kingston (Jamaïque). Mais les vaisseaux dont la Fédération a besoin sont des vaisseaux pour faire le service de cabotage entre les petits ports des îles et nos vaisseaux ne sont pas propres à ce service.

M. CHEVRIER: Quel est le coût des vaisseaux à passagers de la *Canadian National Steamships*.

M. GORDON: Vous voulez connaître le prix d'un de ces vaisseaux?

M. CHEVRIER: Oui. Je voudrais comparer le coût d'un de ces vaisseaux avec le coût du vaisseau que l'on a fourni à la Fédération des Antilles, que nous pourrions peut-être trouver dans les crédits du ministre.

M. HEES: Je ne les ai pas ici.

M. CHEVRIER: Est-ce que vous ne savez pas quel est le prix du nouveau vaisseau? N'est-ce pas 2 millions de dollars environ?

M. HEES: Oui, je crois que c'est à peu près cela.

M. GORDON: Vous voulez parler de ce vaisseau en particulier?

M. CHEVRIER: Oui, le plus moderne.

M. GORDON: Les cargos dans nos livres sont tous du même type et tous évalués à \$546,154.

M. CHEVRIER: J'ai cru comprendre que le ministre a dit qu'il fallait un vaisseau beaucoup plus petit.

M. GORDON: C'est bien cela.

M. CHEVRIER: Et j'en ai conclu qu'il devait coûter beaucoup moins cher.

M. GORDON: Les vaisseaux actionnés par des moteurs Diesel coûtent \$1,228,000.

M. CHEVRIER: Et ces vaisseaux sont des vaisseaux à passagers?

M. GORDON: Ils peuvent prendre dix passagers.

M. CHEVRIER: C'est pour cela que j'ai posé ma question. J'ai cru comprendre que le Gouvernement devait payer ce vaisseau.

M. HEES: Je ne suis pas certain du prix, mais je peux m'en assurer.

M. CHEVRIER: Il me semblait que l'un des vaisseaux de la *Canadian National Steamships* pouvait être employé pour ce service. Vous me dites que la chose est impossible.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Si vous n'en avez pas, nous allons prendre le vote sur la motion proposée par M. Smith (*Simcoe-Nord*) appuyé par M. Bourbonnais, qui se lit comme il suit:

Que le budget des immobilisations et de l'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit approuvé. La proposition est-elle adoptée?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il nous reste quelques minutes avant midi et nous avons à étudier le Rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et le Rapport des vérificateurs. Pourrions-nous siéger encore quelques minutes et disposer du Rapport du Trust des titres avant midi et demi? Je crois que cette étude est une simple formalité.

M. GORDON: Oui, l'étude du Rapport du Trust des titres est une simple formalité.

M. CHEVRIER: Qu'est-ce que vous proposez d'étudier en premier lieu? Le rapport annuel des vérificateurs?

Le PRÉSIDENT: Non. Le rapport du Trust des titres. L'étude de ce rapport est une simple formalité.

M. CHEVRIER: Où se trouve ce document, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'examen de ce document est une simple formalité.

TRUST DES TITRES

MONTREAL, le 3 mars 1958.

A l'Honorable George Hees, député,
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 de 1952, les régisseurs du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre leur rapport des transactions effectuées durant l'année civile 1957.

Il a été demandé au Gouverneur en conseil de libérer des obligations garanties des Chemins de fer Nationaux du Canada à 4½%, de vingt ans, échues le 1^{er} juillet 1957 (capital: \$864,000), conformément à une résolution en date du 26 septembre 1957. Cette demande a été dûment approuvée par le décret du conseil C.P. 1957-1487 en date du 18 novembre 1957, et les obligations seront annulées et brûlées.

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre, ci-joint, le bilan au 31 décembre 1957.

Les régisseurs

D. GORDON.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1957

ACTIF

Créances pour capital des emprunts—		
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 emprunts—		
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 du 1 ^{er} janvier 1937 au 31 décembre 1951, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres.....	108,480,697	14
---	-------------	----

Valeurs en mains—		
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....		
Autres valeurs—Voir Annexe A.2.....		
	\$ 1,327,122,892	41

PASSIF

Capital-actions détenu par les Chemins de Fer Nationaux du Canada—	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale: valeur initiale au 1 ^{er} janvier 1952.....	\$ 378,518,135 02

Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excède la valeur indiquée au 1 ^{er} janvier 1937.....	948,604,757 39
	\$ 1,327,122,892 41

Le Contrôleur,
J. L. TOOLE.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1957. 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 de dépositaires. A notre avis, le bilan ci-dessus est dressé de façon à présenter un tableau authentique et fidèle de la situation financière du Trust au 31 décembre 1957 conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada, 1952.

GEORGE A. TOUCHE CO.,
Comptables agréés.

Daté à Montréal,
le 3 mars 1958.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts		Billets et nantissements
Chemin de fer Canadian Northern—		
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099 68	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000 02	Aucun.
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000 00	Aucun.
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000 00	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.
*Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000 00	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000 00	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000 00	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077 00	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806 42	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000 00	Billets à vue 6%.....
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821 16	Billet à vue 6%.....
*Emprunt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000 82	Actions-débiteures 3½%.....
*Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....		Billets à vue 6%.....
		Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....
Total Canadian Northern.....	\$ 312,334,805 10	
Chemin de Fer Grand Trunk—		
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000 00	Billets à vue 6%.....
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435 18	Billets à vue 6%.....
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747 15	Billets à vue 6%.....
Emprunt 4%, du G.T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000 00	Billet à vue 4%.....
		Débiteures 4% G.T.P.....
Total Grand Trunk.....	\$ 118,532,182 33	
Chemin de Fer Grand Trunk Pacific—		
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000 00	Obligations 1 ^{re} hypothèque 3%.....
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000 00	Obligations sterling 4%.....
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783 45	Hypothèque, 28 juin 1916.....
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053 72	Hypothèque, 18 octobre 1917.....
Emprunt 6%, crédit 119, 1918.....	7,471,399 93	Hypothèque, 18 octobre 1917.....
Avances du séquestre. C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162 35	
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662 65	Certificats du séquestre.....
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan		Certificats de création, coupons détruits.....
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskat- chewan.....	2,898,536 98	Certificats de création, coupons détruits.....
Total Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599 08	

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts	Billets et nantissements
Canadian National Railway Company—	
Emprunt 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 création)..... 1,530,831 96
Emprunt 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 création)..... 1,530,822 24
Emprunt 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 création)..... 1,530,802 80
Emprunt 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 création)..... 1,530,880 56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929..... 2,932,652 91	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company.... 2,932,652 91
Emprunt 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931..... 29,910,400 85	Billets à vue 5%, et 5¼% Canadian National Railway Com- pany..... 29,910,400 85
Emprunt 5¼%, chapitre 6, 1932..... 11,210,815 56	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company.... 11,210,815 56
<i>Moins:</i> rectification autorisée par la Loi sur la révision du capi- tal, 1937..... Cr. 1,666,897 47	
Total Canadian National Railway Company..... \$ 96,936,971 75	
Total des emprunts..... \$ 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	Dollars
Obligations garanties, 30 ans, 4½, Canadian National Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1957.....		\$ 864,000 00
Actions-déventures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	£ 534,097	
Actions-déventures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Actions-déventures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....	359,869	
Actions-déventures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly., Co., échéance 20 juillet 1958.....		508,666 00
Obligations sterling, 1 ^{re} hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations sterling, 4% Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	90,900	
Obligations, 1 ^{re} hypothèque, 4% Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....	649,500	
Obligations, 1 ^{re} hypothèque, 4% Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....		1,293,500 00

M. CHEVRIER: C'est là tout simplement une question de comptabilité. Je ne crois pas qu'il y ait là quoi que ce soit de contentieux.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Kennedy, appuyé par M. Tassé que le Rapport du Trust des titres soit approuvé.

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant à étudier le rapport des vérificateurs qui a été préparé par la compagnie George E. Touche, représentée ici aujourd'hui par M. J. A. Wilson, assisté par M. Beech.

Vous avez devant vous le rapport des vérificateurs.

GEORGE A. TOUCHE & Co.
CHARTERED ACCOUNTANTS
410 St. Nicholas Street
Montreal

Le 4 mars 1958.

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

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de la Loi des Chemins de Fer Nationaux du Canada, nous avons l'honneur de rendre compte au Parlement, par votre entremise, de notre vérification des comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1957.

Le rapport suivant figure au bas du bilan qui se trouve inclus, de même que l'état du revenu s'y rapportant, dans le rapport annuel du Réseau.

"Nous avons examiné les livres et les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1957. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tous les sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été préparés de la même manière que ceux de l'exercice précédent sauf en ce qui a trait à la provision additionnelle pour dépréciation, que nous approuvons et dont il est question à la note 1. Nous sommes également d'avis que, compte tenu de la situation découlant de l'accumulation de la dépréciation avant l'adoption de la méthode de dépréciation dont il est question à la note 1, ces états financiers sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires du Réseau au 31 décembre 1957, et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres du Réseau.

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

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire".
Voici maintenant le rapport explicatif supplémentaire susmentionné:

BILAN CONSOLIDÉ

Placements temporaires

Ces placements figurent à leur prix coûtant global de \$6.4 millions et consistent en titres du Réseau se totalisant à \$5.5 millions et en d'autres valeurs émises ou garanties par le Gouvernement du Canada ou les gouvernements provinciaux. Au 31 décembre 1957, tous ces placements avaient une valeur marchande approximative de \$6.0 millions, soit 6 p. 100 de moins que leur prix coûtant.

Matériaux et approvisionnements

Le personnel du Réseau a procédé à un inventaire extra-comptable des matériaux et approvisionnements au 30 septembre 1957, et on a régularisé les registres d'inventaire selon les excédents et manquants révélés par ce dénombrement. Au 31 décembre 1957, les matériaux et approvisionnements représentaient un montant supérieur d'environ \$8.8 millions à ce qu'ils étaient au 31 décembre 1956. Voici quels furent, en plus des augmentations générales de prix, les principaux facteurs de cet accroissement:

Augmentation des stocks généraux\$ 2.4 millions

Les livraisons normales des magasins aux ateliers ont considérablement diminué vers la fin de l'année par suite d'un ralentissement des opérations. Cependant, le service des magasins recevait encore des matériaux neufs commandés antérieurement.

Augmentation des stocks de matériaux de voie, rails et traverses.. \$12.3 millions

Vers la fin de l'année 1957, le Chemin de Fer a reçu des matériaux dont l'emploi était prévu pour 1958 et qui habituellement lui seraient parvenus à une date ultérieure.

Diminution des stocks de combustibles (\$7.3 millions)

Les approvisionnements de charbon ont diminué en raison du programme de diésélisation du Chemin de Fer et du fait que l'avance à observer dans les achats d'huile combustible est bien moindre que lorsqu'il s'agit de constituer des stocks de charbon.

Fonds d'assurance

Les placements constituant le fonds d'assurance consistent en obligations du Gouvernement et en titres semblables. La valeur marchande de ces titres, basée sur les cours du 31 décembre 1957, accusait une diminution d'environ \$1.4 millions, ou 10%, par rapport à leur prix coûtant. Il ne s'ensuivra toutefois aucune perte à moins qu'on ne soit contraint de vendre les titres avant leur échéance.

Placements dans des filiales non consolidées

Ces placements comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. Sauf dans le cas d'Air Canada, elles ne représentent pas un vote majoritaire et, conséquemment, les compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau. Ces placements ont été effectués conjointement avec d'autres chemins de fer principalement dans le but d'obtenir les avantages découlant de l'échange du trafic et de l'usage des termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur la valeur au pair qui est inférieure aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission.

Nous avons exécuté une vérification des livres d'Air Canada dont nous rendons compte dans un rapport distinct. Dans la majorité des cas, les comptes des autres compagnies ont été vérifiés par des comités mixtes comprenant des comptables du Réseau.

Immobilisations

Les additions aux immeubles et au matériel, effectuées au cours de l'exercice conformément au budget d'ordre capital qui avait été approuvé, se chiffrent par \$252.3 millions. Les comptes d'immobilisations de la Buffalo and Lake Huron Railway Company ont été fusionnés aux comptes consolidés d'immobilisations au 31 décembre 1957, ce qui explique l'augmentation additionnelle de \$3.1 millions qu'on relève au compte d'immobilisations.

La note 1 des notes explicatives sur les états financiers a trait aux immobilisations et on y lit, entre autres, ce qui suit:

“Amortissement des lignes canadiennes: on a continué à appliquer en 1957 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. Un amortissement supplémentaire de \$7,500,000 a donc été affecté aux dépenses d’exploitation, cette année, pour compenser en partie le déficit des réserves d’amortissement, causé par la désaffectation prématurée des locomotives à vapeur et leur remplacement par des locomotives Diesel”.

Dans notre rapport sur l’exercice précédent, en date du 5 mars 1957, nous avons mentionné qu’on prévoyait que la dépréciation accumulée allait se révéler insuffisante et nous avons exprimé l’opinion qu’on devrait songer à créer, à même le revenu, une provision qui compenserait cette insuffisance en ce qui a trait aux locomotives à vapeur. Nous avons aussi signalé que la direction du Chemin de Fer avait étudié cette situation en vue de trouver des mesures correctives conformes à une saine pratique de la comptabilité, agréables à la Commission des Transports du Canada et compatibles avec les lois régissant le Chemin de Fer. A notre avis, les mesures adoptées par le Chemin de Fer sont conformes aux exigences précitées. On nous a informés qu’on créera, au cours des exercices à venir, de nouvelles provisions, dont on déterminera le montant annuel après avoir tenu compte, entre autres, de l’influence du programme de diésélisation sur le déclassement des locomotives à vapeur.

Actif d'autres sources et comptes d'ordre

Sous la rubrique “Autres placements” se trouvent compris des montants à recevoir différés par suite de la vente de certaines propriétés immobilières, des obligations du Gouvernement du Canada et du Réseau évaluées au prix coûtant, et diverses catégories de titres non inscrits à la cote officielle détenus principalement en vue du trafic qu’ils peuvent favoriser et évalués à leur prix coûtant ou à un prix inférieur.

L’actif d’autres sources consiste principalement en comptes à recevoir différés de consentement mutuel.

Les comptes d’ordre comprennent le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l’amortissement s’effectuera au fur et à mesure de l’emploi du ballast calculé en verges; la valeur approximative de récupération de matériaux non périssables affectés temporairement à des projets de construction, et divers comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Autre passif exigible et comptes d'ordre

Les principaux postes compris sous cette rubrique sont les soldes à payer sur des indemnités pour accidents de travail adjugées par les provinces d’Ontario et de Québec; des pourcentages retenus des entrepreneurs jusqu’à ce que les travaux soient complétés; des paiements de capital et d’intérêts différés d’un commun accord; le montant estimatif exigible à l’égard des réclamations au sujet de factures trop élevées; la portion estimative des ports payés sur les marchandises en transit; des engagements envers d’anciens membres de la Grand Trunk Railway Insurance and Provident Society, et divers comptes sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Dette à long terme

Au cours de l'exercice, on a racheté des titres du Réseau, d'une valeur au pair de \$73.3 millions, qui étaient détenus par le public. On a reçu du Gouvernement du Canada \$270.3 millions en fonds additionnels sous forme de prêts temporaires pour financer des remboursements d'obligations détenues par le public, des dépenses de capital et d'autres avances consenties à Air Canada.

Après le 31 décembre 1957, le Chemin de Fer a vendu au public, par l'entremise de la Banque du Canada, des obligations au montant de \$300 millions, échéant dans vingt-trois ans et portant intérêt à 4%. Le produit de cette vente a été affecté à la restitution de prêts temporaires consentis par le Gouvernement du Canada.

Valeur nette aux actionnaires

Conformément à la section 6 de la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux, le ministre des Finances a acheté de la Compagnie au pair, au cours de l'exercice, 22,750,879 actions privilégiées à 4%, d'une valeur nominale d'un dollar, équivalant à 3% des revenus bruts d'exploitation du Réseau pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1957. En janvier 1958, il achetait 1,737,359 actions privilégiées additionnelles d'une valeur nominale globale équivalant à 3% des revenus bruts du mois de décembre.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

Le revenu net de l'année a diminué de \$55.7 millions au regard de celui de l'exercice précédent. Voici, en chiffres ronds, l'explication de cette diminution:

	Millions
Diminution des revenus d'exploitation découlant d'une contraction du volume de trafic, partiellement compensée par des augmentations de taux et une diversification plus profitable du trafic	\$21.6
Augmentation des frais d'entretien des voies et du matériel par suite de l'expansion des travaux d'entretien ferroviaire, principalement dans la Région de l'Ouest, et également par suite de l'accroissement du coût de la main-d'œuvre et des matériaux	18.3
Augmentation des frais de dépréciation découlant de nouvelles immobilisations et de la dépréciation spéciale de \$7.5 millions appliquée aux locomotives à vapeur et dont il est question à la note 1 annexée aux états financiers	14.8
Diminution des frais de transport attribuable surtout à la diésélisation et à la contraction du volume de trafic	(3.8)
Augmentation des autres dépenses d'exploitation, nette	2.0
Diminution des impôts et loyers résultant principalement d'une location moindre de matériel roulant par suite du fléchissement du trafic et de l'augmentation du nombre des wagons à marchandises appartenant au Réseau	(4.1)
Diminution du revenu d'autres sources, nette	1.7
Augmentation des frais fixes causée surtout par le versement d'intérêts sur des prêts temporaires additionnels	5.2
Diminution du revenu net	<u>\$55.7</u>

Le déficit de l'exercice, qui s'établit à \$29.6 millions, est recouvrable du Gouvernement du Canada. Au 31 décembre 1957, on avait reçu un acompte de \$13.0 millions, ce qui laisse un solde dû de \$16.6 millions figurant au bilan comme montant à recevoir.

REMARQUES GÉNÉRALES

Organisation de la Compagnie

Au cours de l'année, la Dalhousie Navigation Company, Limited a été fusionnée à la Canadian National Railway Company. Cette élimination était une autre étape du programme de simplification de la structure de la compagnie.

Dans le but primordial de réduire le loyer des voies louées, le Réseau a fait l'acquisition, au coût de \$1.1 million, des actions en cours de la Buffalo and Lake Huron Railway Company.

Méthodes de comptabilité

Dans tous les domaines de la comptabilité et du contrôle, on procède constamment à des améliorations découlant de la revision continue des méthodes de travail de bureau et de comptabilité. Dans les services appropriés, on a appliqué avec succès les principes de la codification mécanique des écritures et, poursuivant cette modernisation, on a, au cours de l'exercice, inauguré un centre de calcul électronique à Montréal.

Nous tenons à souligner combien nous avons apprécié la coopération empressée et le précieux concours de la direction et des employés du Réseau au cours de notre vérification.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & Co.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Chartered accountants
410 St. Nicholas Street
Montreal

Le 4 mars 1958.

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

Monsieur le Ministre,

Par votre entremise, nous faisons rapport au Parlement de notre vérification des comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 1957.

Le rapport suivant figure au bas du bilan qui se trouve inclus, de même que l'état des revenus s'y rapportant, dans le rapport annuel de la Compagnie.

"Nous avons examiné les livres et les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice clos le 31 décembre 1957. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tous les sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-dessus et l'état des revenus s'y rattachant ont été préparés de la même manière que ceux de l'exercice précédent et qu'ils sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1957, et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie.

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

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire."

Voici maintenant le rapport explicatif supplémentaire susmentionné:

BILAN

Fonds d'assurance

Les placements qui constituent le fonds consistent en obligations du gouvernement et en titres semblables. Calculée aux cours du marché au 31 décembre 1957, la valeur de ces titres était inférieure à leur prix coûtant d'environ \$192,000 ou 6 p. cent. Cependant, il ne s'ensuivra de perte que si l'on est contraint de vendre les titres avant leur échéance.

Immobilisations

Les navires figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Au cours de l'exercice, on a dépensé \$64,019 pour aménager un supplément d'espace frigorifique pour le transport des cargaisons sur les cinq navires à vapeur. Ces travaux furent discontinués le 4 juillet 1957 au moment où les navires cessèrent leurs opérations à cause de difficultés ouvrières.

Au cours de l'année, on a calculé la provision pour dépréciation de la même façon que celle de l'exercice précédent, aux taux suivants:

Trois navires à diesel—5 p. cent du prix coûtant

Cinq navires à vapeur—3 p. cent du prix coûtant

On nous informe que tout le matériel a été maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice.

ÉTAT DES REVENUS

La suspension du service depuis le 4 juillet a entraîné une perte considérable de revenus. Les dépenses de désarmement, comprenant des frais qui ne sont pas directement attribuables à des voyages payants, ont augmenté de \$586,608 en 1957. La majeure partie de ce surcroît consiste en frais de la catégorie dite d'exploitation qu'on aurait normalement rattachés aux revenus dans des conditions normales. Le déficit de l'exercice s'établissait à \$648,850, dont on avait récupéré \$142,500 du Gouvernement du Canada au 31 décembre. Le solde de \$506,350 figure au bilan comme compte à recevoir.

REMARQUES GÉNÉRALES

Le résumé suivant indique de quelle façon on a affecté les fonds disponibles.	
Fonds de roulement au 31 décembre 1956	\$ 371,134
Source de fonds additionnels:	
Montant recouvrable du Gouvernement du Canada en raison du déficit	\$ 648,850
Provision pour dépréciation, n'impliquant aucune sortie de fonds	275,231
	924,081
	\$ 1,295,215
Emploi des fonds:	
Déficit de l'exercice	\$ 648,850
Diminution du prêt consenti par le Gouvernement du Canada	250,000
Dépenses de capital	64,019
	962,869
Fonds de roulement au 31 décembre 1957	\$ 332,346

Conformément à la pratique établie, la Compagnie n'a opéré ni transfert ni allocation de fonds pour les pensions s'accumulant sous certaines conditions au bénéfice d'employés présentement à son service.

L'interruption prolongée du service aura sur les opérations futures de sérieuses répercussions, dont nous ne sommes pas en mesure d'estimer l'étendue.

Nous tenons à souligner combien nous apprécions la coopération et l'aide empressées que nous ont accordées la direction et le personnel de la Compagnie au cours de notre vérification.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & Co.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous entendre les vérificateurs tout de suite? Avez-vous des questions à poser au sujet du Rapport des vérificateurs?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Martini propose que le rapport soit approuvé et j'appuie sa proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Martini, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*) que le rapport des vérificateurs soit accepté et approuvé.

(Assentiment)

M. JOHN A. WILSON F.C.A. (*de la compagnie George A. Touche*): Monsieur le président, est-ce que cela signifie que le Rapport des vérificateurs est adopté sans aucun commentaire? S'il en est ainsi, il y a certains commentaires que je voudrais faire moi-même.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Voulez-vous venir ici s'il vous plaît?

M. WILSON: Je m'excuse, monsieur le président, je ne voudrais pas interrompre les délibérations; mais, par suite de la déclaration que le président a faite ce matin à propos de la dépréciation et, vu qu'il s'en est référé à nous au sujet de cette question particulière, je crois que nous devons donner des explications relativement à la dépréciation.

Le président a déjà fait un exposé complet de la question. Nous devons nous reporter au compte rendu des délibérations du Comité de l'an dernier, alors que nous avons indiqué qu'il peut y avoir plusieurs façons de calculer le déficit anticipé de la dépréciation. Mais nous avons ajouté alors que nous préférons la méthode qui consiste à imputer la dépréciation au compte du revenu. Le président a déclaré qu'avec notre approbation le chemin de fer a décidé d'adopter cette méthode pour l'état financier de cette année. Il a parlé d'une divergence d'opinion entre les avocats et les comptables.

J'aimerais me reporter maintenant à ce que nous appelons le résumé de notre rapport. Il se trouve à la première page et il contient un paragraphe relatif à l'accumulation de la dépréciation avant l'adoption d'une méthode de comptabilité de la dépréciation. Si nous n'avions pas fait le calcul de cette façon, il se peut que nous aurions eu à ajouter des renseignements supplémentaires à cet endroit.

De plus, il est possible qu'il y ait une différence entre le montant du déficit qui a été trouvé pour fins de comptabilité et le montant que remboursera le ministère des Finances. Dans le cas des services publics, il y a plusieurs lois qui régissent le financement. Les vérificateurs doivent tenir compte de ces lois mais ils doivent aussi considérer d'autres aspects de la comptabilité. Voici ce à quoi je veux en venir. C'est une question qui n'est jamais parfaitement claire et il peut y avoir d'honnêtes divergences d'opinions lorsqu'il s'agit de déterminer le montant légal qui devra être versé à titre de remboursement du déficit.

En temps et lieu, quand ces ajustements ou les remboursements de déficit auront été inscrits dans les livres, nous devons considérer, dans notre prochain rapport, la façon dont les administrateurs du chemin de fer ont réglé cette question. Ce rajustement n'a pas été fait et il ne nous est pas nécessaire de parler plus longuement à ce sujet.

Avant de terminer, je voudrais citer le paragraphe de notre rapport que nous trouvons sous la rubrique "État consolidé des revenus" et qui se lit comme il suit:

Le déficit de l'exercice, qui s'établit à \$29.6 millions, est recouvrable du Gouvernement du Canada. Au 31 décembre 1957, on avait reçu un acompte de \$13.0 millions, ce qui laisse un solde dû de \$16.6 millions figurant au bilan comme montant à recevoir.

Je dois faire remarquer au Comité que, par suite d'une décision du ministre des Finances, si le chemin de fer reçoit les 16.6 millions de dollars, une partie devra être remboursée ou soustraite des futures avances de fonds.

C'est tout ce que j'ai à dire. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Maintenant que la motion est adoptée, au nom des membres du Comité, je désire dire combien nous avons apprécié l'exposé précis que nous a présenté le président du National-Canadien, M. Gordon, qui était assisté de M. Dingle, vice-président en charge de l'exploitation, et de M. Armstrong, vice-président en charge de la division des finances, ainsi que le fait que le ministre ait été présent à nos séances.

Je vous prie de transmettre les éloges du Comité à tous vos collègues. Le rapport précis que vous nous avez fourni nous a grandement aidés à hâter les délibérations.

M. CHEVRIER: Me permettez-vous d'ajouter quelques mots, monsieur le président. C'est toujours un plaisir d'entendre l'exposé des administrateurs du National-Canadien. Nous sommes toujours surpris de constater comme ils connaissent bien les faits et comme ils répondent bien aux questions que nous leur posons. Naturellement, pour celui qui connaît M. Gordon, la chose n'est pas surprenante. Il occupe son poste depuis plusieurs années et il connaît parfaitement tous les détails de l'organisation du National-Canadien.

Je me joins donc à vous, monsieur le président, pour le remercier, lui et ses collègues, de nous avoir présenté ces excellents rapports.

Monsieur le président, je me demande si je peux maintenant faire une remarque. Je constate à ma grande surprise que le Comité doit se réunir mercredi soir à huit heures. Peut-être que je me trompe, mais je crois qu'il y a une erreur. Je doute beaucoup que le Comité ait le droit de se réunir mercredi soir, alors que la Chambre ne siège pas.

Le PRÉSIDENT: En effet, il se peut que ce soit une erreur.

M. CHEVRIER: Je suis certain que le Comité aimerait mieux ne pas siéger mercredi soir de 8 heures à 10 heures.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, nous avons le droit de nous réunir quand la Chambre ne siège pas, aussi bien que lorsqu'elle siège; mais, même si nous avons le droit de nous réunir un mercredi soir, je ne sais pas s'il serait désirable de le faire.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas discuter sur le droit que nous avons ou que nous n'avons pas. Je ne crois pas que nous l'ayons. Mais ce que je veux dire, c'est que je ne crois pas que, dans le passé, le Comité ait siégé le mercredi soir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La question est peut-être inutile, car il ne nous reste qu'à étudier le rapport de la compagnie Air-Canada et j'espère que nous aurons terminé demain après-midi.

M. FISHER: Ne désiriez-vous pas faire comparaître quelques témoins indépendants?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je n'ai pas de projets.

Le PRÉSIDENT: Nous avons projeté de nous réunir à trois heures et demie cet après-midi, ce soir, demain matin et demain après-midi. Je suis porté à croire que nous ne serons pas obligés de nous réunir mercredi soir.

M. CHEVRIER: Mon point n'a pas été bien compris.

Le PRÉSIDENT: Il est bien compris, mais il ne sera peut-être pas nécessaire.

M. CHEVRIER: Le président peut-il nous donner l'assurance que nous ne siégerons pas demain soir si nous n'avons pas terminé notre travail?

Le PRÉSIDENT: Oui. J'ai donné à M. Chevrier l'assurance que nous ne siégerons pas demain soir, mais nous avons les crédits 431, 432, 442 et 443 qui n'ont pas encore été adoptés.

M. CHEVRIER: Nous pouvons le faire cet après-midi.

M. GORDON: Monsieur le président, est-il nécessaire que je sois présent pour la discussion de ces crédits?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Le crédit 431 se rapporte au service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard, le crédit 432 se rapporte au service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, le crédit 442 se rapporte à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le crédit 635 concerne les prévisions budgétaires de la *West Indies Steamships Limited*.

M. CHEVRIER: Ce sont tous des crédits relatifs au National-Canadien, mais le ministre les connaît bien.

Le PRÉSIDENT: Il a demandé si nous avons besoin de lui ou non.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas à moi de le décider.

Le PRÉSIDENT: Si je peux faire une proposition, nous étudierons ces crédits à 3 heures et demie et, vu qu'ils se rapportent au National-Canadien, vous pourriez revenir cet après-midi.

M. GORDON: Nous y serons.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 15 juillet 1958,
3 heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous sommes rendus au crédit 431 des prévisions budgétaires:

Crédit n° 431—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus	\$1,963,000
---	-------------

L'honorable G. H. HEES, *Ministre des Transports*: Monsieur le président, ce crédit est destiné à combler le déficit du transbordement de l'Île du Prince-Édouard. Cette année, ce déficit s'élève à \$1,963,000 par comparaison avec celui de l'an dernier qui s'élevait à \$2,270,640. Il y a une diminution de \$64,640.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

Crédit approuvé.

Crédit n° 432—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus	\$3,637,000
---	-------------

M. CHEVRIER: Est-ce que ce montant servira à terminer la construction des ports terminus de Port-aux-Basques et de North Sydney?

M. HEES: Non, il ne s'agit pas ici d'une mise de fonds; il s'agit de combler le déficit d'exploitation.

M. CHEVRIER: Mais on mentionne "Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus".

M. HEES: Il s'agit de l'exploitation du service de transbordement et des ports terminus qui se trouvent aux deux bouts de la ligne.

M. CHEVRIER: Comment se fait-il que le montant du déficit ait diminué? Pourquoi?

M. HEES: Le montant du déficit pour l'année dernière, l'année 1957, comprenait l'exploitation du service North Sydney-Argentia et les services des ports de l'Île North Sydney pour toute l'année. Le budget de 1958 comprend seulement le montant destiné à l'exploitation de ces services durant six mois et, de plus, il a fallu dépenser de fortes sommes en 1957 pour récupérer et réparer le *S. S. Cabot Strait*, qui avait échoué. On prévoit aussi que de bonnes économies seront réalisées sur la manutention des marchandises quand le *M. V. William Carson* sera mis en service à Port-aux-Basques.

Une fois que le service de transbordement entre North Sydney et Port-aux-Basques aura été inauguré, on estime que le déficit pour toute l'année sera de \$3,170,000, alors que le déficit de l'an dernier était environ le double de ce montant. L'exploitation sera moins coûteuse.

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

M. CARTER: J'aimerais à ce que ce point soit bien éclairci. Il s'agit réellement d'une subvention?

M. HEES: En effet.

M. CARTER: La plupart des habitants de Terre-Neuve, et peut-être aussi ceux du continent, pensent que ce montant est uniquement consacré au *William Carson*, mais ce n'est pas exact. C'est une subvention pour tous les navires du National-Canadien qui transportent des marchandises entre North Sydney et Terre-Neuve ainsi que pour les navires nolisés qui transportent des marchandises entre Halifax et différents endroits de la province de Terre-Neuve.

M. HEES: C'est exact.

M. GORDON: Il y a un service pour le golfe et un service pour la côte.

M. CHEVRIER: Le service pour le golfe n'est pas compris dans le montant?

M. GORDON: Non.

M. HEES: Il s'agit du service entre North Sydney et Terre-Neuve.

M. CARTER: Ces navires traversent le golfe entre North Sydney et Terre-Neuve.

M. HEES: C'est le service pour le golfe et non le service côtier qui est compris dans ce montant.

M. CARTER: C'est exact. J'ai dit que c'était pour n'importe quel vaisseau qui part de la terre ferme pour se rendre à Terre-Neuve, qu'il transporte des marchandises du National-Canadien ou non. Mais il faut qu'il parte de North Sydney.

M. HEES: C'est bien cela.

M. CARTER: Si les vaisseaux sont nolisés par le chemin de fer pour transporter des marchandises de Halifax à Saint-Jean, ils ne sont pas inclus dans cette subvention?

M. HEES: Non.

M. CARTER: Est-ce qu'on essaie de détourner ces marchandises et, au lieu de les transporter directement de Halifax, est-ce qu'on ne les transporte pas par voie ferrée jusqu'à Sydney et ensuite de Sydney à Terre-Neuve afin de profiter de la subvention?

M. BROOME: Ce n'est pas une subvention.

M. CHEVRIER: Ce montant ne sert qu'à combler un déficit.

M. HEES: C'est un déficit d'exploitation.

M. CARTER: C'est un déficit compliqué.

M. HEES: C'est le déficit qui est comblé chaque année par le gouvernement.

M. CARTER: Mais il n'y a pas que le *William Carson* qui enregistre des déficits.

M. HEES: Non, non.

M. CARTER: Beaucoup de personnes pensent ainsi.

M. HEES: Et bien, vous pouvez les assurer qu'il n'en est pas ainsi.

M. CARTER: Pouvons-nous savoir quel est le déficit du *William Carson*.

M. HEES: Pour une année complète, le déficit du *William Carson*, qui fait le service entre Sydney et Port-aux-Basques, est estimé à \$3,170,000. C'est le montant net estimatif du déficit pour une année complète.

M. CARTER: Une fois que le bateau aura commencé à fonctionner.

M. HEES: C'est exact, et pour une année complète.

M. CARTER: Quel a été le montant du déficit l'année dernière pour le service qui se rend à *Argentia*?

M. HEES: Il s'est élevé à \$963,618.

M. CARTER: C'est moins qu'un million de dollars.

M. HEES: En effet.

M. BROOME: Mais pas beaucoup moins.

M. CARTER: Non, et le montant des dépenses pour les autres vaisseaux est de 6 millions de dollars. Quelle partie de cette somme a été dépensée pour réparer le *Cabot Straits*?

M. HEES: Le total pour l'entretien du matériel a été de \$525,062. Nous n'avons pas de crédit séparé pour le *Cabot Straits*.

M. CARTER: C'est le coût de l'exploitation pour l'année dernière.

M. HEES: C'est le coût de l'entretien du matériel; il s'agit de l'entretien des vaisseaux qui sont en service.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le crédit 432?

Crédit approuvé.

M. BROOME: Vous n'avez pas l'intention de subventionner le service entre Vancouver et l'île de Vancouver de la même façon, n'est-ce pas?

M. HEES: Non, pas dans le même crédit.

Le PRÉSIDENT: Vous feriez mieux d'avoir un autre crédit pour ce service. Nous passons au crédit n° 442, Loi sur les taux de transports dans les provinces Maritimes.

M. CHEVRIER: Il n'y a pas la même obligation.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au crédit 442, Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes.

M. CHEVRIER: Que faites-vous du crédit 433?

Le PRÉSIDENT: Il ne nous a pas été référé. Je soumetts à votre étude le crédit 442.

Crédit n° 442—Loi sur les taux de transport 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 aux ministres 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 1958 \$14,000,000

M. HEES: Ce crédit est destiné à payer les montants qui reviennent aux chemins de fer pour compenser la perte du revenu résultant de la réduction de 20 p. 100 sur les taxes de tarif en vertu des dispositions de la Loi modifiée sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la réduction de 30 p. 100, qui est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1957 sur le tarif des marchandises qui vont à l'extérieur, comme il est mentionné dans les alinéas b) et d) du paragraphe (1) de l'article 4 de ladite loi et comme la chose est autorisée par le crédit 668 du nouveau budget supplémentaire pour l'année 1957-1958. Les paiements proposés sont calculés d'après le volume estimatif et le genre de marchandises qui seront transportées au cours de l'année civile 1958 dans le territoire désigné par la loi.

Le gouvernement fournit de l'assistance aux provinces Maritimes en réduisant de 20 p. 100 le tarif-marchandises en général et de 30 p. 100 le tarif des marchandises qui vont à l'extérieur. Ce crédit de 14 millions de dollars est destiné à rembourser aux chemins de fer les sommes qu'ils perdent par suite de l'application de cette loi.

M. CHEVRIER: Il y a trois sortes de trafic dans les provinces Maritimes. Il y a les marchandises qui sont transportées des provinces Centrales aux Maritimes dans ce qui constitue le territoire choisi; il y a les marchandises qui sont transportées du territoire choisi à l'extérieur et il y a les marchandises qui sont transportées à l'intérieur du territoire choisi.

M. HEES: C'est bien ça.

M. CHEVRIER: La loi s'applique-t-elle aux trois sortes de trafic?

M. HEES: Elle s'applique aux marchandises qui sont transportées à l'extérieur et aux marchandises qui sont transportées de l'extérieur. La réduction de 30 p. 100 s'applique aux marchandises qui sont transportées des provinces Maritimes aux provinces Centrales.

M. CHEVRIER: Elle s'applique à deux sortes de trafic, mais pas à la troisième sorte?

M. HEES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on a pensé à augmenter la réduction de 30 p. 100?

M. HEES: Pas pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du crédit 442?

M. ROBICHAUD: Le ministre se souvient peut-être que, en différentes occasions, je lui ai demandé en Chambre où en était rendue l'enquête sur les tarif-marchandises dans les Maritimes? Le ministre est-il prêt à nous faire un rapport sur ce sujet?

M. HEES: Non.

M. ROBICHAUD: Cette étude se poursuit depuis combien de temps?

M. HEES: On est à étudier les problèmes du transport dans les Maritimes; mais, je n'ai jamais vu ce problème particulier parmi ceux qui sont étudiés à l'heure actuelle.

Il y a certains autres problèmes de transport relatifs à la région de l'Atlantique qui sont étudiés par notre ministère.

M. CHEVRIER: Le président a parlé ce matin, ou peut-être que c'était hier, je ne suis pas trop certain, d'une étude qui se poursuit dans certains ministères ainsi que d'une étude qui est faite par le National-Canadien.

Puis-je lui demander si cette étude a quelque rapport avec la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le crédit 442?

Crédit approuvé.

SERVICES DES CHEMINS DE FER ET DES NAVIRES À VAPEUR

Crédit n° 443—Paiement à la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, (ci-après dénommée "la Compagnie"), sur demandes présentées par la Compagnie au ministre des Finances et approuvées par le ministre des Transports, d'une somme à affecter au déficit d'exploitation de la Compagnie, certifié par les vérificateurs de la Compagnie pour l'année civile 1958

\$190,000

M. CHEVRIER: De quoi s'agit-il? Quel est le rapport entre ce crédit et le budget que nous avons étudié plus tôt aujourd'hui?

M. GORDON: Il s'agit des fonds qui, d'après nos calculs, seront nécessaires pour combler le déficit de la compagnie.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas le budget sous les yeux. Est-ce que le montant est le même que celui-ci?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: Le ministre pourrait-il nous donner des explications à ce sujet? Quel est le rapport entre le crédit que nous avons étudié ce matin, j'en ai oublié le montant, et ce crédit-ci?

M. GORDON: Nous calculons que le déficit s'élèvera à un million 300 mille dollars. Il comprend tous les services exploités par la compagnie et d'autres montants comme la dépréciation.

M. CHEVRIER: Alors ce déficit sera payé par le National-Canadien? Il se trouve dans les livres du National-Canadien?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: Le déficit ne sera pas payé au moyen de ce crédit?

M. GORDON: Nous n'enregistrons pas ce déficit dans les livres du National-Canadien. C'est un crédit indépendant qui se rapporte à la *Canadian National (West Indies) Steamships* car c'est le gouvernement qui paie le déficit de cette compagnie.

M. CHEVRIER: Ce montant sera compris dans le bill que le ministre des Finances présentera à la Chambre plus tard au cours de la session. Où prenez-vous les fonds pour combler ce déficit de \$1,359,000 et quel est le rapport entre ce déficit et le crédit de \$190,000 qui se trouve dans les prévisions budgétaires?

M. HEES: Où est ce chiffre de un million?

M. CHEVRIER: Ce chiffre de un million constitue le déficit d'exploitation des sept ou huit vaisseaux dont nous avons parlé ce matin.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Chevrier, ce chiffre représente le montant net des frais et c'est la somme en argent dont la compagnie a réellement besoin.

M. GORDON: Cette confusion est attribuable au fait que cette année nous faisons nos calculs en pensant à la liquidation de la compagnie. Je demanderai à M. Armstrong de donner des détails à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Je crois que le déficit sera de \$1,300,000 en 1958, c'est-à-dire pour la période du 1^{er} janvier jusqu'à la liquidation, quel que soit le moment où elle aura lieu.

M. CHEVRIER: Et ce montant comprend la dépréciation?

M. ARMSTRONG: Oui et, naturellement, il s'agit du déficit total. Cette année nous allons dissoudre la compagnie et liquider les assurances et autres affaires de ce genre. Le montant de \$600,000 est le montant supplémentaire dont nous avons besoin cette année.

M. CHEVRIER: Où prenez-vous ces chiffres?

M. ARMSTRONG: C'est une partie du déficit pour lequel nous avons besoin de fonds.

M. CHEVRIER: Mais ce montant sera voté par le Parlement quand le ministre des Finances présentera le budget.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. CHEVRIER: Quel rapport a ce montant avec le déficit de \$190,000 sur lequel nous sommes à discuter en ce moment?

M. ARMSTRONG: Les deux montants additionnés constituent le montant requis. La somme de \$190,000 plus \$790,000 donne le total de l'argent dont la compagnie a besoin.

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

Crédit approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant au crédit supplémentaire n° 635.

M. HEES: C'est là le crédit supplémentaire que nous devons approuver.

Crédit approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une motion proposée par M. Chown et appuyée par M. Bourbonnais. Êtes-vous tous en faveur de la motion?

(Assentiment).

M. BROOME: Monsieur le président, en sommes-nous rendus à la fin de la discussion?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BROOME: Si je peux avoir droit à la même courtoisie que celle dont M. Chevrier a été l'objet, j'aimerais à faire une remarque qui serait consignée au procès-verbal. Il me semble que, quand on demande des soumissions pour fournir du matériel important comme celui dont il est question à la page 6, le National-Canadien devrait exiger que les compagnies soumissionnaires se servent de pièces fabriquées au Canada et, pour l'adjudication des contrats, il devrait prendre en considération le nombre de pièces fabriquées au Canada. Par ce moyen, le fournisseur sera obligé de dire à la compagnie de chemin de fer s'il ne fait que l'assemblage des pièces ou s'il fabrique les pièces lui-même.

Le PRÉSIDENT: Vous demandez seulement que la chose soit prise en considération?

M. BROOME: Oui, par le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Le chemin de fer doit acheter le matériel qui coûte le moins cher.

M. BROOME: Il doit savoir avec quoi ce matériel est fabriqué et, même si le montant d'une soumission était plus élevé de 2 p. 100 que le montant d'une autre, si la partie du matériel fabriquée au Canada était le double il faudrait tenir compte de ce facteur en considérant la soumission.

M. GORDON: Je comprends votre point de vue; mais, à mon avis, cette proposition ne peut pas être mise en pratique. Ce serait aller à l'encontre des intérêts du National-Canadien si nous demandions des soumissions comme celles que vous proposez. Cependant, je prends note de votre proposition et je verrai ce que nous pouvons faire à ce sujet.

Ce que j'aime moins, monsieur le président, c'est que les rapports des délibérations de ce Comité sont transmis très rapidement aux journaux et je ne voudrais pas que l'on répande la nouvelle que cette proposition a été faite; car, à mon avis, cela pourrait nuire au programme des achats du National-Canadien. Je ne voudrais pas que l'on pense que nous sommes influencés de quelque façon, que nous avons les mains liées et que, par conséquent, nous ne pouvons pas faire ce qu'il y a de mieux pour le National-Canadien.

M. BROOME: Tout ce que je propose, c'est que le National-Canadien obtienne des renseignements de ses fournisseurs, qu'il exige ces renseignements et que le fournisseur connaisse les produits canadiens.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gordon peut prendre note de vos remarques, mais je suis convaincu que nous ne devons, en aucune façon laisser l'impression que ces remarques sont faites en vue de lui lier les mains ou de l'influencer dans l'adjudication des contrats. C'est ce qui arrive quelquefois: on donne une fausse interprétation aux remarques des membres du Comité.

M. BROOME: Tout ce que je propose, c'est qu'on demande plus de renseignements, qu'on en demande et qu'on en obtienne. C'est une méthode qui est suivie dans le cours normal des affaires: elle a été mise en pratique très souvent et dans divers domaines.

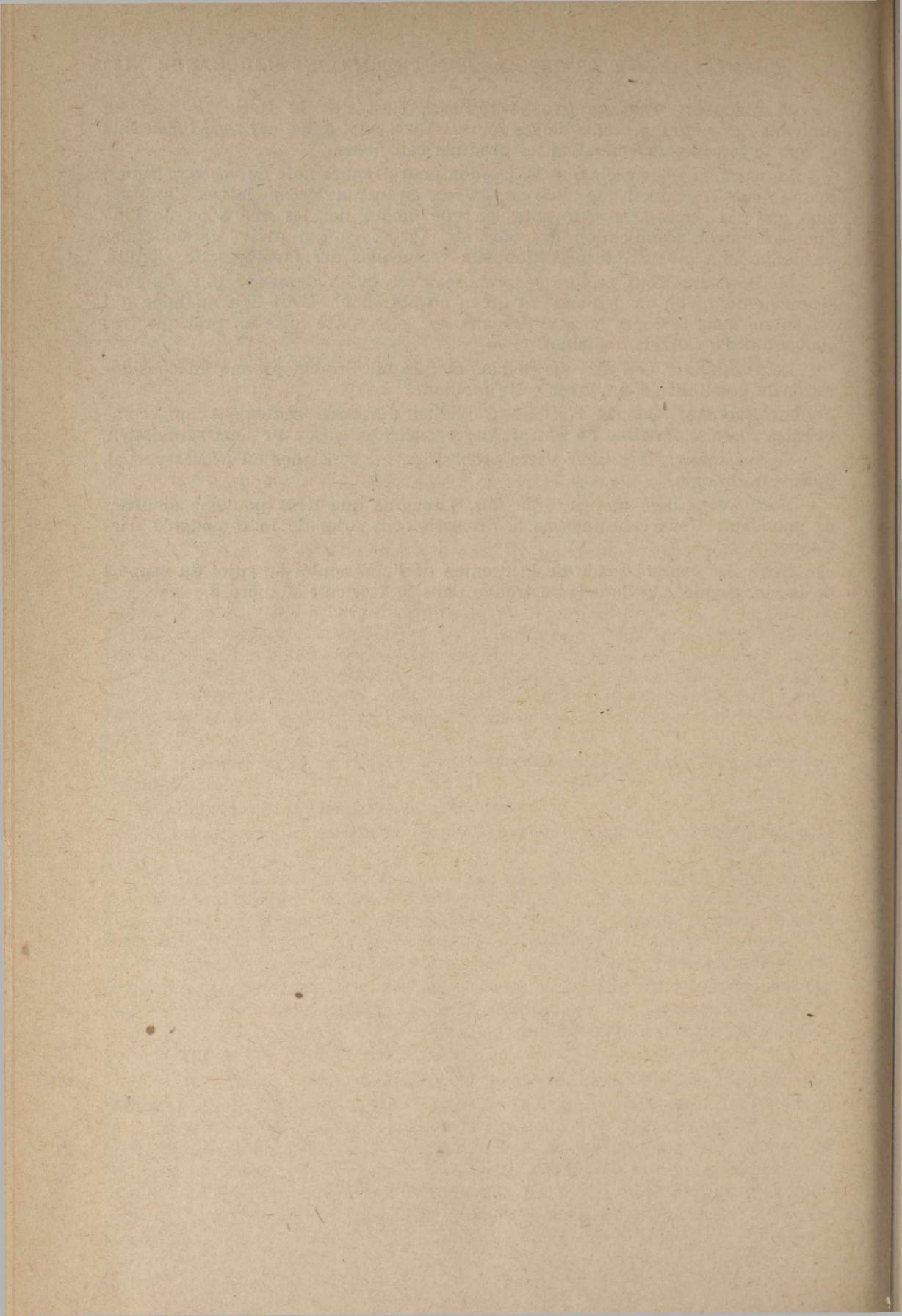
Le PRÉSIDENT: Oui et vous demandez que M. Gordon prenne en considération la possibilité d'employer cette méthode?

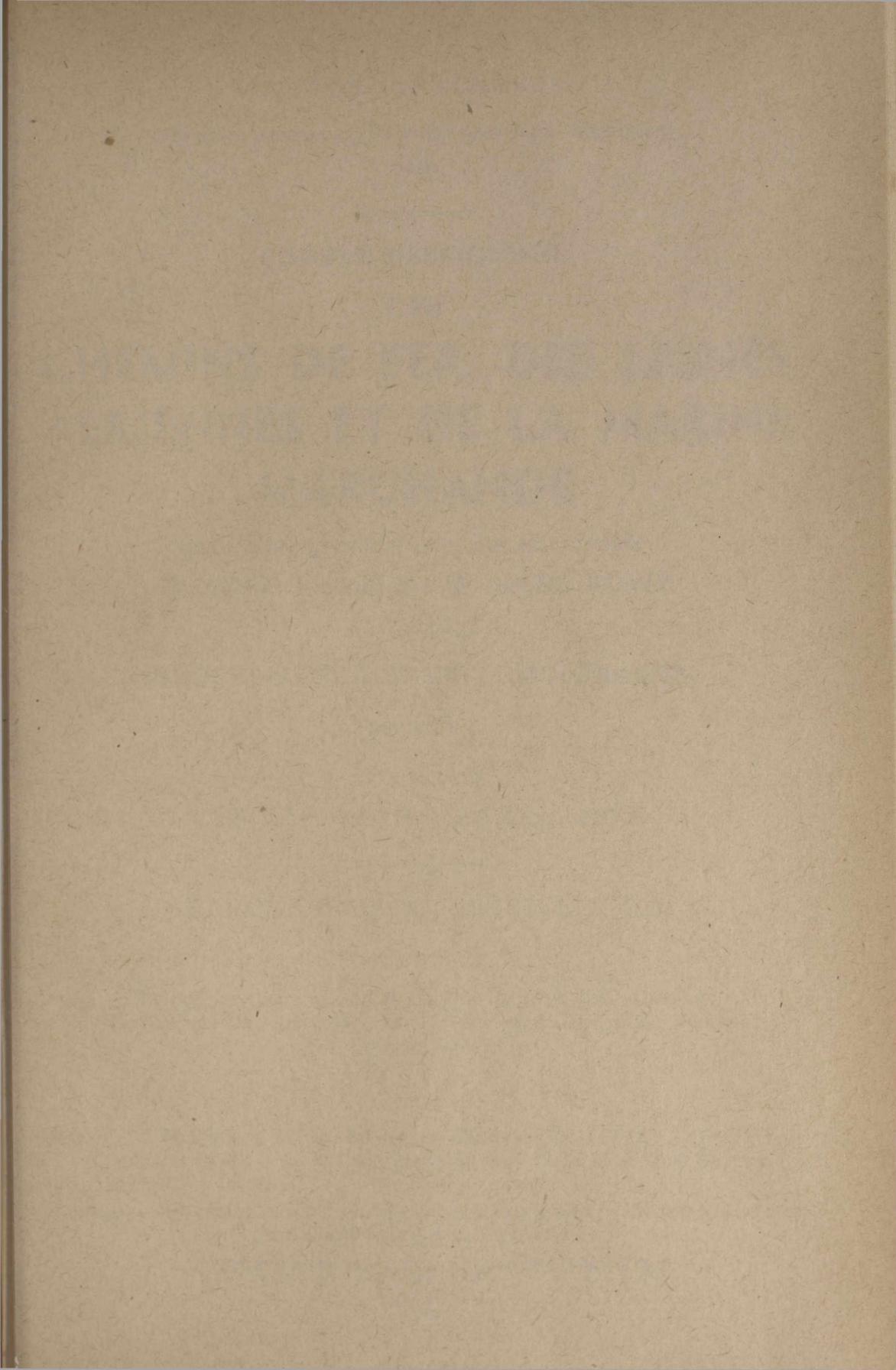
M. BROOME: Que le National-Canadien demande seulement aux compagnies soumissionnaires de fournir des renseignements avec leur soumission.

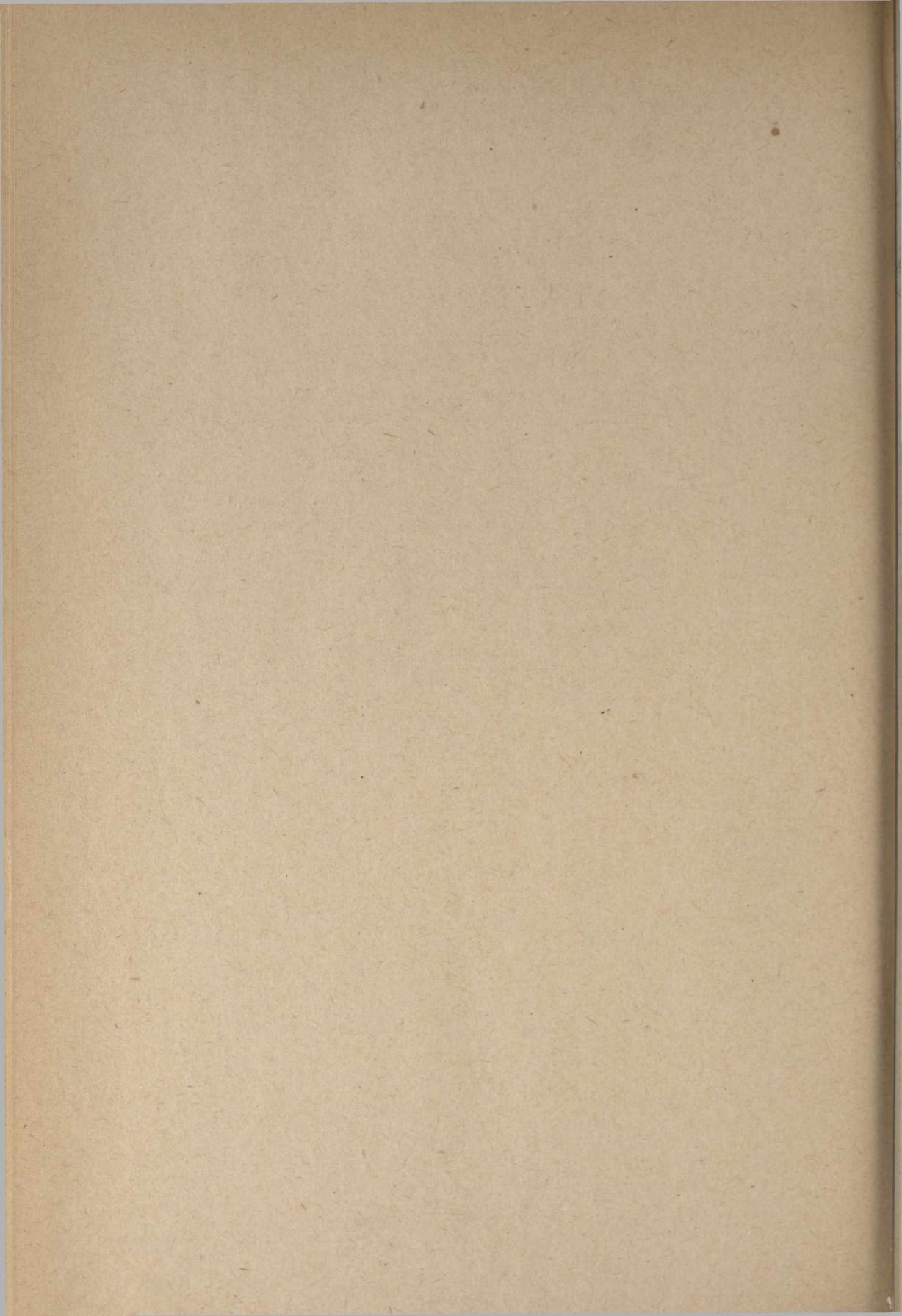
Le PRÉSIDENT: Très bien, votre proposition est consignée au procès-verbal, monsieur Broome.

Nous avons déjà ajourné une fois, j'imagine que nous pouvons ajourner de nouveau. Nous continuerons la discussion au sujet de la compagnie Air-Canada.

NOTE: Le compte rendu de la réunion de l'après-midi au sujet du rapport de la compagnie Air-Canada se trouve dans le fascicule numéro 2.







CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature

1958

COMITÉ SESSIONNEL

DES

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

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

y compris

LES RAPPORTS À LA CHAMBRE

SÉANCE DU MARDI 15 JUILLET 1958

Rapport annuel de 1957 et Budget de 1958 d'Air-Canada;
Rapport au Parlement par les vérificateurs George A. Touche
& Company (1957).

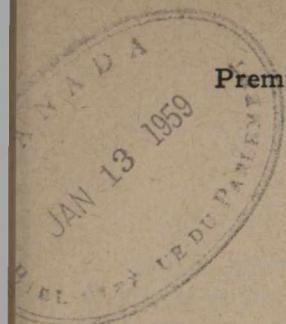
TÉMOINS:

MM. G. R. McGregor, W. S. Harvey, H. W. Seagrim et S. W. Sadler d'Air-Canada et MM. J. A. Wilson et J. W. Beech de la société George A. Touche & Company.

(Les procès-verbaux et témoignages relatifs aux chemins de fer Nationaux du Canada figurent au fascicule 1)

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

61188-9-1



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

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: W. Earl Rowe

Vice-président: Yvon R. Tassé

et MM.

Bourbonnais	Fraser	Pascoe
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Grills	Robichaud
Broome	Gundlock	Robinson
Carter	Hardie	Rowe
Chevrier	Kennedy	Rynard
Chown	Loiselle	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Creaghan	Martini	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Drysdale	Mitchell	Tassé—(26)
Fisher	Monteith (<i>Verdun</i>)	

Chef adjoint de la division des comités,
Antonio Plouffe

ORDRES DE RENVOI

Chambre des communes

MERCREDI 9 juillet 1958

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, à la *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; 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 Messieurs Bourbonnais, Brassard (*Lapointe*), Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Gundlock, Hardie, Kennedy, Loïselle, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robichaud, Robinson, Rowe, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tassé.

MERCREDI 9 juillet 1958

Il est ordonné,—Que les rapports annuels de 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et le rapport fait au Parlement par les vérificateurs au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année 1957, déposés le 22 mai 1958; que le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1958, déposé le 2 juin 1958, le rapport annuel de 1957 d'Air-Canada et le rapport fait au Parlement par les vérificateurs au sujet d'Air-Canada pour l'année 1957, déposés le 23 mai 1958, et le budget d'Air-Canada pour 1958, déposé le 31 janvier 1958, soient renvoyés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que possède ou contrôle le gouvernement; et que les postes numéros 431—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, 432—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, 442—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 443—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, qui figurent au budget principal des dépenses de 1958-1959, ainsi que le poste numéro 635—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, qui figure au budget supplémentaire des dépenses de 1958-1959, soient retirés du comité des subsides et renvoyés au Comité susmentionné, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics.

VENDREDI 11 juillet 1958

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.

Il est ordonné,—Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1000 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 14 juillet 1958

Il est ordonné,—Que le budget révisé des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1958 ainsi que le budget d'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés aujourd'hui, soient renvoyés au Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que possède et contrôle le gouvernement.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

VENDREDI, 11 juillet 1958.

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, 1000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue.

Le président,
W. EARL ROWE.

NOTA: Le rapport est agréé.

MERCREDI 16 juillet 1958.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les postes suivants du budget des dépenses qui lui ont été déférés le mercredi 9 juillet 1958:

Poste 431—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus;

Poste 432—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus;

Poste 442—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; et

Poste 443—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited.*

compris dans le budget principal de 1958-1959, et le poste 635—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited* du budget supplémentaire 1958-1959.

Votre Comité en recommande l'adoption.

Le président,
W. EARL ROWE.

MERCREDI 30 juillet 1958.

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 9, 11 et 14 juillet 1958, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1957, ainsi que les rapports des vérificateurs au Parlement à cet égard, et qui ont été déposés le 22 mai 1958; le budget révisé des dépenses de premier établissement et d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1958, et qui a été déposé le 14 juillet 1958; le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1957 et le budget des dépenses d'exploitation et de premier établissement de la société pour 1958, ainsi que les rapports présentés par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Le Comité a tenu huit séances au cours desquelles il a entendu et étudié les dépositions de hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, ainsi que des représentants de *George A. Touche & Co.*, vérificateurs.

3. Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1957 accuse au chapitre de l'exploitation des recettes de \$753,165,964 et des dépenses de \$734,556,041, soit des recettes nettes de \$18,609,923 provenant de l'exploitation des chemins de fer.

Cependant, compte tenu des impôts, loyer, autres revenus et charges fixes, l'exploitation pour l'année s'est soldée par un déficit de \$29,572,541, au regard d'un excédent de \$26,076,951, pour l'année 1956. Ce fléchissement est attribué à la diminution du trafic et à l'augmentation des salaires et du coût du matériel. Cependant, le Comité a constaté qu'en dépit du déclin du trafic survenu en 1957, le National-Canadien continue à améliorer et à perfectionner son outillage, ses installations, ses méthodes et ses techniques.

4. Le Comité a noté qu'en 1957, le réseau du National-Canadien a ajouté trois nouvelles lignes ferroviaires distinctes à son réseau, ouvrant ainsi de nouvelles régions du Canada à la colonisation et à la mise en valeur. Dans Québec, une ligne de 161 milles, allant de Beattyville à Chibougamau, a été officiellement inaugurée en novembre; les travaux avancent sur la ligne de 133 milles allant de Saint-Félicien au lac Caché et devant se rattacher à l'embranchement Beattyville-Chibougamau. Au Nouveau-Brunswick, on a aménagé une ligne de 23 milles entre Bartibog et l'entreprise d'extraction de métaux vils à *Heath Steele*. Au Manitoba, le National-Canadien s'est chargé d'exploiter un nouvel embranchement de 31 milles allant de Sipiwesk sur la ligne de la baie d'Hudson jusqu'à l'entreprise de *l'International Nickel Company* à Thompson.

5. Le Comité a aussi fait état des progrès réalisés pendant l'année relativement au programme à long terme de la compagnie portant aménagement de nouvelles cours de triage automatique aux principaux points d'importance stratégique, dans les régions de l'Atlantique, du Centre et de l'Ouest.

6. Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1957 accuse un déficit net de \$648,849.80, comparativement à l'excédent de \$23,280.72 pour 1956. Les opérations de la compagnie ont été entravées en 1957 par la grève déclarée par le Syndicat international des gens de mer le 4 juillet et qui n'avait pas encore été réglée à la fin de l'année. Par suite de cette grève, le nombre des voyages effectués par les navires de la compagnie est tombé de 54 (qu'il était l'année dernière), à 33.

7. On a aussi communiqué au Comité la décision qui a été prise d'abandonner le service, de vendre les biens de la compagnie et de liquider toutes ses affaires.

8. Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1957 révèle un excédent net de \$404,674, déduction faite des frais de dépréciation de \$6,819,160 et de \$1,690,819 représentant l'intérêt du capital placé dans l'entreprise. C'est la septième année consécutive où la société fait rapport d'une exploitation profitable.

9. Le Comité a noté avec beaucoup d'intérêt qu'on avait été fidèle en 1957 au programme de remplacement des avions actuels par des turboréacteurs, programme qui devrait, en 1961, permettre à Air-Canada de se ranger la première parmi les lignes aériennes internationales à ne mettre en service que des turboréacteurs. A cette fin quatorze nouveaux appareils *Viscount* ont été mis en service et six DC-3 désaffectés. Le Comité a constaté que conformément à son programme, la société avait en 1957 augmenté sa capacité de 20 p. 100 par rapport au relèvement de 15 p. 100 survenu dans le trafic transporté. Cette mesure, en réduisant la charge moyenne des avions de 73.1 p. 100 qu'elle était en 1956, à 70.7 p. 100 en 1957, a sensiblement accru l'aptitude de la société à répondre aux exigences du trafic pendant les périodes de pointe. Le Comité a aussi appris qu'à la fin de l'année la société avait placé des commandes pour 19 avions *Viscount*, 6 turboréacteurs long-courriers DC-8 et 20 turbopropulseurs moyen-courriers *Vanguard*, ce qui, y compris les pièces de rechange, représente un engagement de capital de l'ordre de \$118,000,000, à l'exclusion des arrhes déjà versées.

10. Le Comité a adopté les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, ainsi que leurs budgets respectifs de dépenses de premier établissement et d'exploitation pour 1958. Le Comité a aussi approuvé le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard. Il a aussi approuvé le rapport annuel pour 1957 de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, ainsi que le rapport des vérificateurs à cet égard.

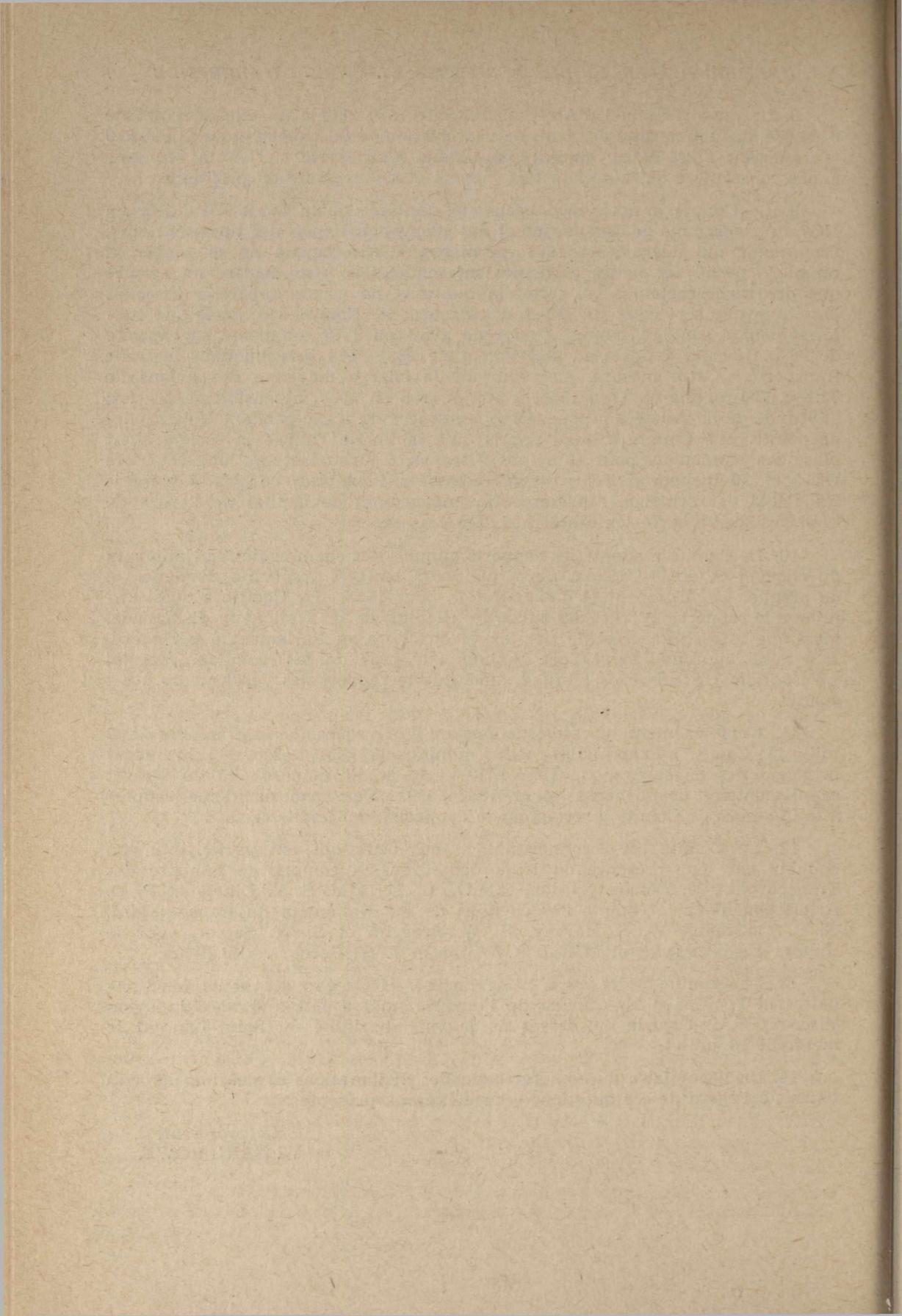
11. Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre le 9 juillet, le Comité a examiné les crédits numéros 431 432, 442 et 443 du budget principal des dépenses pour 1958-1959 et le crédit numéro 635 du budget supplémentaire des dépenses pour 1958-1959. Dans son deuxième rapport à la Chambre, le Comité a recommandé l'approbation desdits crédits.

12. Le Comité est reconnaissant à tous ceux qui ont participé à son enquête par leur présence ou leurs dépositions, y compris le ministre des Transports et M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.; MM. S. F. Dingle et R. D. Armstrong, pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada; MM. G. R. McGregor, W. S. Harvey, H. W. Seagrim et S. W. Sadler, pour le compte d'Air-Canada; et MM. J. A. Wilson et J. W. Beech, vérificateurs.

13. Le Comité désire aussi remercier M. McGregor, ses hauts fonctionnaires et l'équipe d'Air-Canada de l'envolée qu'il a fait à bord d'un avion *Viscount* d'Air-Canada, au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent le mercredi 16 juillet.

14. Un exemplaire du compte rendu des délibérations et des témoignages fournis à l'égard de ces questions est annexé aux présentes.

Le président,
W. EARL ROWE.



PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 11 juillet 1958.

(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 à 10 heures et demie du matin.

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Chown, Fisher, Grills, Gundlock, Hardie, Loisselle, Martini, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robinson, Rowe, Rynard et Smith (*Calgary-Sud*)—(15).

En présence du secrétaire du Comité, sur proposition de M. Broome, appuyé par M. Martini, et comme il n'y a pas d'autres propositions, l'honorable W. Earl Rowe est élu président.

M. Rowe remercie le Comité de l'honneur qui lui est fait et aborde les questions préliminaires.

Sur proposition de M. Chown, appuyé par M. Fisher,
Il est décidé—Que M. Tassé soit élu vice-président.

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

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

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

Après avoir discuté des heures les plus convenables pour les réunions du Comité qui commenceront le lundi 14 juillet, sur proposition de M. Broome, appuyé par M. Fisher,

Il est décidé—Que le Comité soit convoqué à 9 heures et demie du matin.

Le président rappelle aux membres que le Comité a l'habitude de siéger trois fois par jour tant que toutes ses affaires ne sont pas terminées. Les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada assisteront à toutes ces séances. D'habitude on commence par le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président mentionne brièvement une lettre reçue du président d'Air-Canada, dans laquelle ce dernier invite les membres du Comité à faire une envolée spéciale le plus tôt possible au-dessus de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent.

Sur proposition de M. Rynard, le Comité s'ajourne jusqu'au lundi 14 juillet à 9 heures et demie du matin.

AIR-CANADA

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

MARDI 15 juillet 1958.

Pour faire suite à la séance de l'après-midi, une fois terminée l'étude des rapports du National-Canadien, le Comité, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe, entreprend l'étude du rapport annuel d'Air-Canada pour 1957, du budget des dépenses de premier établissement pour 1958 et du rapport des vérificateurs.

Présents: MM. Bourbonnais, Broome, Carter, Chevrier, Chown, Creaghan, Fisher, Fraser, Gundlock, Kennedy, Loïsele, Martini, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Robichaud, Rowe, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), et Tassé. (21).

Aussi présents: L'honorable George H. Hees, Ministre des Transports; M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada; M. W. S. Harvey, contrôleur, M. S. W. Sadler, contrôleur adjoint, M. H. W. Seagrim, vice-président (Exploitation), M. R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures et M. Léo Palmer, responsable des relations extérieures, d'Ottawa, tous d'Air-Canada.

M. G. R. McGregor est appelé et il présente ses collègues.

M. McGregor donne lecture du rapport annuel d'Air-Canada, qui est étudié par rubriques. Au cours de l'interrogatoire de M. McGregor, une brève discussion a lieu sur la concurrence des autres transporteurs.

A la demande de M. Broome, M. McGregor s'engage à donner aux membres du Comité un tableau des passes émises par Air-Canada.

Sur proposition de M. Smith (*Calgary-Sud*), appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*), le rapport annuel d'Air-Canada est approuvé.

A 5 h. 45, le Comité suspend la séance jusqu'à à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

(7)

La séance est reprise à 8 heures, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Broome, Carter, Chown, Creaghan, Fisher, Fraser, Grills, Gundlock, Hardie, Kennedy, Loïsele, Mitchell, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rowe, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), et Tassé. (19).

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance de l'après-midi.

Le budget de 1958 est étudié et approuvé sur proposition de M. Tassé, appuyé par M. Chown.

On termine l'interrogatoire de M. McGregor.

Au nom du Comité, le président remercie M. McGregor et ses collègues. A son tour, M. McGregor remercie les membres du Comité.

Le Comité étudie ensuite le rapport des vérificateurs. M. J. A. Wilson est rappelé. Il est interrogé brièvement, puis il se retire.

Sur proposition de M. Fisher, appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*), le rapport des vérificateurs est approuvé.

M. McGregor a été assisté de MM. Harvey, Seagrim et Sadler; M. Wilson, tout au cours des séances, a eu l'aide de M. Beech.

Sur proposition de M. Fraser, appuyé par M. Carter, *Il est ordonné*—Que les réponses aux demandes des membres du Comité soient annexées au compte rendu (*voir les Annexes "A", "B", "C" et "D"*).

Le président remercie MM. Wilson et Beech, de la société George A. Touche & Co., de leur assiduité.

Avant l'ajournement, le président rappelle aux membres du Comité que l'envolée au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent doit avoir lieu le mercredi entre 11 h. 20 du matin et 2 h. 20 de l'après-midi.

A 8 h. 40 du soir, sur proposition de M. Smith (*Calgary-Sud*), le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président. Le Comité étudiera alors son troisième rapport à la Chambre.

MARDI 29 juillet 1958.

(8)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 heures du matin à huis clos, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe, pour discuter son troisième rapport à la Chambre.

Présents: MM. Bourbonnais, Carter, Drysdale, Martini, Mitchell, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), et Tassé—(10).

Le président dépose des exemplaires d'un projet de rapport qui doit être étudiée par le Comité.

Après une brève discussion, sur proposition de M. Robichaud, appuyé par M. Robinson, ledit projet de rapport est adopté.

Il est ordonné—Que le président présente le projet de rapport comme troisième rapport du Comité à la Chambre.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le chef adjoint de la division
des comités et des bills
d'intérêt privé,
Antonio Plouffe.*

ANNEXE "A"

AIR-CANADA
PASSES ÉMISES

	NOC	Année 1957	
		CON	Total
ANNUELLES	115	421	536
POUR AFFAIRES DE LA SOCIÉTÉ			
Employés en voyages d'affaires (y compris employés permutés) ..	171	4,080	4,251
Pour fins d'éducation		591	591
Tournées périodiques ou tournées d'initiation			
Instructeurs dans le maniement des appareils Link		42	42
Expéditeurs et surveillants du mouvement des avions		230	230
Initiation des employés		1,029	1,029
Transport des personnes à charge		427	427
Candidats à un emploi et employés qui laissent leur emploi		813	813
<i>Total</i>	171	7,212	7,383
COMPTE PERSONNEL DES EMPLOYÉS			
Vacances	12	20,103	20,115
Commisération		654	654
Congés aux employés isolés		403	403
<i>Total</i>	12	21,160	21,172
PERSONNES QUI NE SONT PAS EMPLOYÉES PAR AIR-CANADA			
Publicité et relations extérieures	605	841	1,446
Voyages de courtoisie entre différents endroits du R.-U.		173	173
Ministère des Transports		112	112
Commission des transports aériens	6		6
National-Canadien	313	142	455
<i>Total</i>	924	1,268	2,192

Toutes les passes sont émises en conformité des règlements de la Commission des transports aériens ou avec son approbation antérieure.

N.B.—A l'exclusion des envolées sans passagers.

(Les renseignements ci-dessus sont fournis en réponse à une demande de M. Broome.)

ANNEXE "B"

AIR-CANADA

SERVICE-DIRECT TORONTO-MONCTON

Date d'inauguration—1^{er} juin 1958

Genre d'avion—Viscount

*Coefficient de chargement—juin 1958

Vers l'est	77%
Vers l'ouest	58%

(Les renseignements ci-dessus sont fournis en réponse à une demande de M. Creaghan.)

AIR-CANADA

*Passagers qui ont monté à bord au Canada
1957*

Labrador	
Goose Bay	2,106
Terre-Neuve	
St-Jean	33,058
Gander	17,250
Stephenville	14,444
Nouvelle-Écosse	
Sydney	22,611
Halifax	67,245
Yarmouth	5,319
Nouveau-Brunswick	
Moncton	26,034
Fredericton	10,900
Saint-Jean	18,332
Québec	
Sept-Îles	8,410
Saguenay	6,221
Québec	43,911
Montréal	363,791
Val d'Or	6,218
Rouyn-Noranda	4,135
Ontario	
Ottawa	81,666
Toronto	455,964
London	22,340
Windsor	41,639
Muskoka	406
Earlton	1,871
North Bay	9,548
Sudbury	13,250
Timmins	8,613
Kapusksasing	2,928
Sault Ste-Marie	10,335
Fort William	20,165

*Pourcentage de sièges occupés

Manitoba	
Winnipeg	83,474
Brandon	1,837
Saskatchewan	
Yorkton	2,370
Regina	35,572
Swift Current	1,441
Saskatoon	16,591
Alberta	
Medicine Hat	1,624
Lethbridge	8,054
Calgary	91,646
Edmonton	80,954
Colombie-Britannique	
Vancouver	202,047
Victoria	150,534

(Les renseignements ci-dessus sont fournis en réponse à une demande de M. Fisher.)

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATERIEL—DÉPENSES DE CONSTRUCTION PAR LOCALITÉS

<i>Vancouver</i>	
Hangar à une seule porte (Pour DC-8)..\$	250,000
Bétonnage et asphaltage	60,000
<i>Winnipeg</i>	
Nouveau poste de gardiens	7,000
<i>Toronto</i>	
Modifications à un hangar pour loger les DC-8	50,000
<i>Montréal</i>	
Travaux de génie et entretien et autres instal- lations du service des opérations	6,200,000
Bâtiment pour l'entretien des cabinets de toilette	8,000
	\$6,575,000

(Les renseignements ci-dessus sont fournis en réponse à une demande de M. Smith (Calgary-Sud).)

TÉMOIGNAGES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(suite)

MARDI 15 juillet 1958.

3 h. 55 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je voudrais vous présenter M. Gordon R. McGregor, président d'Air-Canada. Il nous présentera son rapport annuel, dont vous avez un exemplaire. Voulez-vous que M. McGregor lise seulement les parties essentielles du rapport?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que la meilleure manière de procéder est celle que le Comité a suivie pour les rapports des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Très bien. M. McGregor, vous pouvez commencer.

M. G. R. MCGREGOR (*président d'Air-Canada*): Merci, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord vous présenter les collègues d'Air-Canada qui m'ont accompagné: M. W. S. Harvey, à ma droite, le contrôleur de la Société; M. Sadler, qui est dans l'assistance, est le contrôleur adjoint; M. H. W. Seagrim, vice-président en charge de l'exploitation, et M. McInnis, directeur des relations extérieures. Je demanderai à M. Seagrim de répondre aux questions relatives aux vols.

Avec votre permission, je voudrais réitérer l'invitation pour l'envolée de demain midi. Monsieur le président, je crois que la plupart des membres du Comité savent de quoi il s'agit. Il faudrait, si le travail du Comité n'est pas encore terminé et si le Comité y consent, suspendre la séance à 11 h. 20. Un autobus nous attendrait à l'entrée principale du parlement afin que nous partions à 11 heures et demie. L'avion décollera à midi juste de l'aéroport d'Uplands.

Nous survolerons la voie maritime du Saint-Laurent, entre Cornwall et Iroquois, dans les deux sens afin que les passagers assis d'un côté de l'avion puissent voir l'aménagement à l'aller et que les autres le voient au retour.

L'agent des relations extérieures de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent parlera au haut-parleur de la cabine et décrira ce que nous voyons. Le lunch sera servi à bord de l'avion, puis l'appareil atterrira à 1 h. 50 de l'après-midi à Uplands. L'autobus repartira pour la colline du parlement à 2 heures, arrivant ici à 2 h. 20. Je crois que cela vous convient.

M. CHOWN: Puis-je demander à M. McGregor s'il y aura des hôtesses?

M. MCGREGOR: Oui, deux seulement.

M. FRASER: J'espère que le ministre commandera une belle température.

M. HEES: Je viens de donner la commande.

Le PRÉSIDENT: Je sais que le Comité l'appréciera, M. McGregor.

M. CHEVRIER: Pour ma part, j'espère que le ministre annulera la commande.

M. MCGREGOR: Le rapport en date du 28 février 1958 s'adresse à l'honorable Ministre des Transports, Ottawa, et se lit comme il suit:

RAPPORT ANNUEL

MONTRÉAL, 28 février 1958.

A l'Honorable Ministre des Transports,

Monsieur le Ministre,

Le conseil d'administration d'Air-Canada a l'honneur de vous soumettre son rapport annuel pour l'année 1957.

Revue financière

Les états financiers d'Air-Canada à la fin de 1957 indiquent une augmentation considérable du revenu brut, un accroissement plus élevé encore des dépenses et, par conséquent, une diminution du revenu net en comparaison de 1956. Le revenu net fut de \$404,674.

Le revenu brut de \$104,996,000 en 1957 marque une augmentation de 15 p. 100, mais il importe de noter que ce pourcentage est le résultat final d'une augmentation de 20 p. 100 durant le premier semestre et de 11 p. 100 durant le second en regard des périodes correspondantes de 1956.

Voici comment le revenu se partage entre les divers éléments qui le constituent et le pourcentage du total que chacun apporte:

	Montant	% du total
Voyageurs	\$86,523,981	82.4
Courrier	9,662,585	9.2
Messageries	2,059,920	2.0
Fret	4,159,443	4.0
Divers	2,589,778	2.4

Bien qu'on ait exercé le contrôle le plus strict possible, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 16 p. 100 pour former un total de \$103,500,000 constitué comme suit:

	Montant	% du total
Traitements et salaires	\$44,539,866	43.0
Carburant et huile	15,895,420	15.4
Matériel d'entretien	11,554,019	11.2
Dépréciation	6,819,160	6.6
Divers	24,691,048	23.8

Outre le fait que le volume du transport effectué a augmenté, une hausse du barème des salaires, une augmentation du tarif d'atterrissage au Canada et au Royaume-Uni, un accroissement du prix moyen du carburant d'aviation et une taxe provinciale de deux cents par gallon perçue sur tout le carburant chargé en Ontario ont contribué à élever les dépenses.

Dans le domaine du transport aérien comme en d'autres industries, le coût de l'unité tend à décroître au fur et à mesure que s'accroît le volume du travail accompli par une entreprise. Ce fait ainsi qu'une proportion plus forte d'avions à meilleur rendement sur les lignes ont compensé dans une certaine mesure mais non entièrement la hausse incessante du coût des divers éléments de l'exploitation.

Si le volume du transport effectué n'avait pas augmenté, Air-Canada aurait subi un déficit.

Les dépenses en immobilisations se sont élevées au cours de l'année à \$25,572,000 et elles ont consisté principalement en derniers versements à la

livraison de nouveaux avions. Air-Canada est actuellement engagée par contrats à acheter pour \$118,000,000 d'avions à base de turbines et de pièces de rechange qui lui seront livrés entre 1958 et 1961 inclusivement.

Accroissement du Service et du Trafic

La capacité de transport de la Société, mesurée en sièges-milles, mise à la disposition des voyageurs a augmenté de 20 p. 100 en 1957. En ajoutant des avions à sa flotte et en accroissant la fréquence des vols sur plusieurs routes. Air-Canada a poursuivi l'expansion progressive de son service public. Le graphique en page 8 illustre l'augmentation régulière de la capacité de transport de voyageurs au cours des dix dernières années et le rapport entre cette augmentation et la demande actuelle.

La capacité de transport, accrue suivant les plans arrêtés, a été bien employée durant les six premiers mois de l'année, mais le pourcentage des sièges payants a baissé pendant le second semestre.

L'inauguration d'un service sans escales entre Toronto et Vancouver, qui réduit à sept heures la durée du trajet transcontinental, a été un événement dans l'histoire du transport au Canada. L'inauguration d'un service transatlantique sans escales entre Toronto et le Royaume-Uni et l'inclusion de Windsor dans l'itinéraire d'une envolée transcontinentale quotidienne sont également à signaler.

Il y a maintenant des Viscount turbopropulsés sur les lignes de London, de Québec, du Saguenay, de Sept-Îles, de Moncton, de Fredericton, de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), de Yarmouth, d'Halifax et de Boston. On a aussi accru la fréquence des vols sur la plupart des routes desservies par des Viscount avant 1957 pour répondre à la demande du public auprès duquel ce type d'avion est très en faveur.

La principale route transcontinentale a été particulièrement bien desservie par sept vols quotidiens vers la côte du Pacifique, plus deux vols quotidiens entre les centres de l'Est du pays et les centres de l'Alberta. Durant les mois de grande affluence, on a effectué douze vols transatlantiques aller-retour par semaine.

Air-Canada a entrepris une vaste campagne de publicité en faveur du transport aérien, particulièrement dans les journaux, à la radio et à la télévision. Pour la deuxième année consécutive, Air-Canada a transporté bien au delà de deux millions de voyageurs.

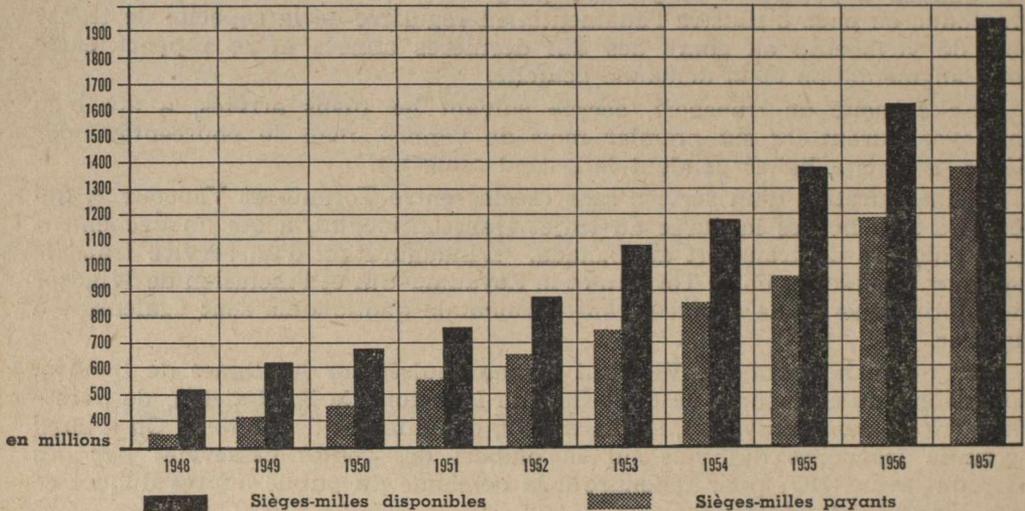
Conformément à sa ligne de conduite, qui est de maintenir le prix du transport aérien aussi bas que le permettent les exigences d'une saine situation financière, la Société a encore évité une hausse générale de l'échelle des prix de son service des voyageurs et du tarif de son service de messageries. En fait, on est arrivé à réduire le revenu du mille-voyageur pour la Société.

Air-Canada a transporté un volume considérable de courrier de première classe, ce qui a accéléré la livraison partout où l'avion présentait un avantage sur les autres moyens de transport. La Société a bénéficié de la coopération la plus étroite du ministère des Postes du Canada et elle s'est efforcée d'effectuer le service, dans la pleine mesure du possible, selon des horaires conformes aux exigences de la livraison postale. Le volume du courrier transporté augmentant, on a réduit de nouveau par contrat le tarif unitaire arrêté pour le transport du courrier. Un graphique en page 16 trace la courbe de cette tendance au cours des dernières années.

Le trafic du fret aérien et des messageries aériennes a continué de s'accroître, mais il reste dans une grande mesure orienté dans un seul sens et les cargaisons sont encore loin d'employer la capacité de transport considérable qu'offre la Société en vue de stimuler le trafic-marchandises. Air-Canada a

maintenu son service transcontinental quotidien de North Star tout-cargo, chacun de ces appareils offrant une capacité de transport de neuf tonnes de marchandises, tandis que tous les appareils sur toutes ses routes régulières offraient une contenance-cargo. Air-Canada a pu fournir à la plupart des expéditeurs canadiens un service de livraison du jour au lendemain dans un rayon de 1,500 milles et au surlendemain entre les points plus éloignés.

SIÈGES-MILLES DISPONIBLES ET SIÈGES-MILLES PAYANTS 1948-1957



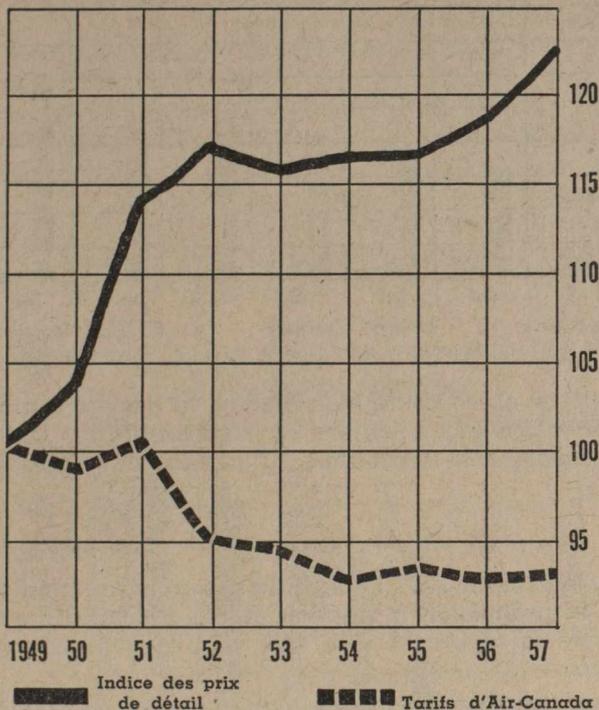
A la fin de 1957, la Société exploitait 27,782 milles de routes aériennes desservant 56 villes, dont 39 au Canada. Parmi ces dernières, 27 ont des populations de moins de 100,000 âmes. La carte routière en pages 14 et 15 indique bien l'étendue des routes de la Société à l'intérieur du Canada et vers les États-Unis, les îles Britanniques, la France, l'Allemagne, les Bermudes et les Antilles.

Matériel et Installations

Air-Canada a acquis quatorze autres Viscount et deux autres Constellation Super "G" tandis qu'elle a retiré du service et offert en vente six DC-3. Elle a, d'autre part, donné suite à une option sur treize autres Viscount. A la fin de l'année, sa flotte se composait de onze Super Constellation, de trente-deux Viscount, de vingt et un North Star et de dix-huit DC-3. Les quadrimoteurs à pression rétablie ont fourni 84 p. 100 du nombre total de milles aériens parcourus au cours de l'année par la flotte d'Air-Canada.

La Société a annoncé en 1957 qu'elle a choisi le Vickers Vanguard à turbo-moteurs Rolls-Royce Tyne pour desservir à l'avenir toutes les routes auxquelles ne conviennent pas parfaitement, soit à cause du volume du trafic soit à cause des distances parcourues, les Viscount à rayon d'action relativement court et les DC-8 à très long rayon d'action. Elle a commandé vingt grands aérobus turbo-propulsés de cette marque et a soumis une option en vue d'en acquérir quatre autres. Cet achat, qui se chiffre par \$67,000,000, était la commande en dollars la plus élevée qui ait été passée à la Grande-Bretagne depuis la guerre. Ce fut un autre témoignage de la confiance que les entreprises Vickers-Armstrongs et Rolls-Royce inspirent à Air-Canada.

TARIFS D'AIR-CANADA EN REGARD DE L'INDICE DES PRIX DE DÉTAIL 1949-1957
(ANNÉE 1949 = 100)



On a doté les Super Constellation de réservoirs de carburant à la pointe des ailes, ce qui permet d'effectuer des envolées transatlantiques sans escales depuis et vers des villes canadiennes à l'ouest de Montréal. On a aussi entrepris de pourvoir les Super Constellation de radar-météo.

L'excellent comportement de la flotte tout au cours de l'année a de nouveau pleinement justifié la Société d'appliquer rigoureusement les règles les plus strictes pour l'entretien et la révision des appareils. Pour le nombre total de milles à parcourir, 97.5 p. 100 du millage de vol inscrit à l'horaire a été complété.

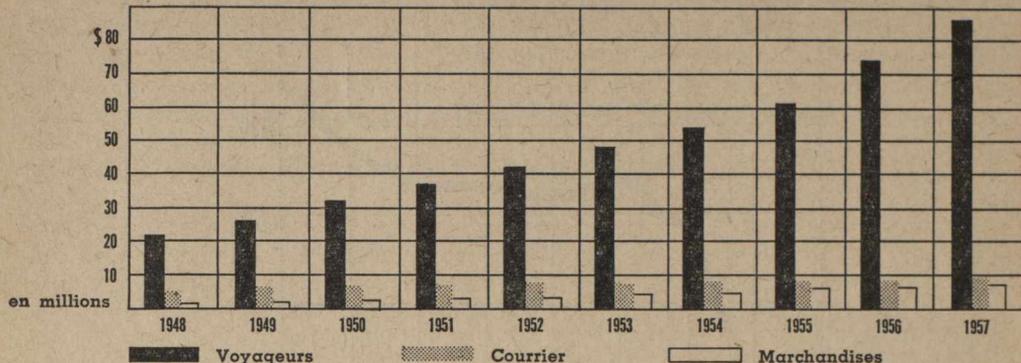
Les établissements d'Air-Canada ont connu de nouvelles expansions rendues nécessaires par l'accroissement du trafic et de l'envergure de l'exploitation. On a, en particulier, agrandi à plusieurs endroits les bureaux de vente et de réservation.

Le ministère des Transports a continué de mettre en œuvre un vaste programme d'amélioration des aéroports à travers tout le pays. On a agrandi et construit des pistes, et l'installation des premiers dispositifs de surveillance-radar à grande distance constitue un progrès marqué dans le contrôle de la circulation aérienne.

Personnel

Le 31 décembre, Air-Canada avait un personnel de 9,726 personnes, dont les deux tiers environ travaillaient dans ses services techniques. Le nombre moyen de personnes à l'emploi de la Société en 1957 a dépassé de 7.9 p. 100 celui de 1956, tandis que le travail accompli, mesure en tonnes-milles mises à la disposition du public, augmentait de 16 p. 100. Ces chiffres établissent que le personnel a de nouveau accru son rendement.

SOURCES DE REVENU DU RÉSEAU D'AIR-CANADA 1948-1957



Fidèle à une ligne de conduite bien établie, la Société a maintenu en 1957 son service de formation aux fonctions de responsabilité. On s'est, du reste, intéressé attentivement à la formation du personnel à tous les échelons de l'entreprise.

Projets

Air-Canada a pressé en 1957 l'allure de ses préparatifs en vue de l'avènement de l'ère de la propulsion à réaction et ces préparatifs s'accéléreront au fur et à mesure que se rapprochera la date de livraison des appareils perfectionnés de l'avenir.

L'entrée en service d'appareils des dimensions et de la vitesse du réacté DC-8 et du Vanguard turbo-propulsé prévue par la Société pour 1960 et 1961 exige la mise au point ordonnée de nouveaux procédés et de nouvelles installations pour la formation du personnel volant et du personnel de terre, pour l'entretien et la révision des aérobuses, pour les aménagements d'embarquement et de débarquement et pour la coordination des vols. Il nous fait plaisir de pouvoir déclarer que cette besogne considérable est déjà, dans une grande mesure, accomplie.

Pour autant qu'on est informé des projets des autres entreprises de navigation aérienne touchant leur matériel volant, Air-Canada sera la première ligne internationale de transport aérien du monde à posséder une flotte entièrement composée d'appareils à base de turbines.

Les DC-8 transporteront de 120 à 135 voyageurs à une vitesse de 550 milles à l'heure. On en a commandé six. Les Vanguard transporteront jusqu'à 107 passagers à plus de 420 milles à l'heure. Avec les Viscount, qui ont fait leurs preuves, ces appareils porteront les transports aériens du Canada à un niveau insurpassé. Les DC-8 entreront en service au début de 1960 et les Vanguard en 1961. La vitesse et la capacité de transport de ces aérobuses en feront des appareils d'un excellent rapport pourvu que le trafic soit suffisant pour leur fournir de bons chargements et une bonne utilisation. En les acquérant, Air-Canada témoigne sa confiance dans l'avenir du Canada.

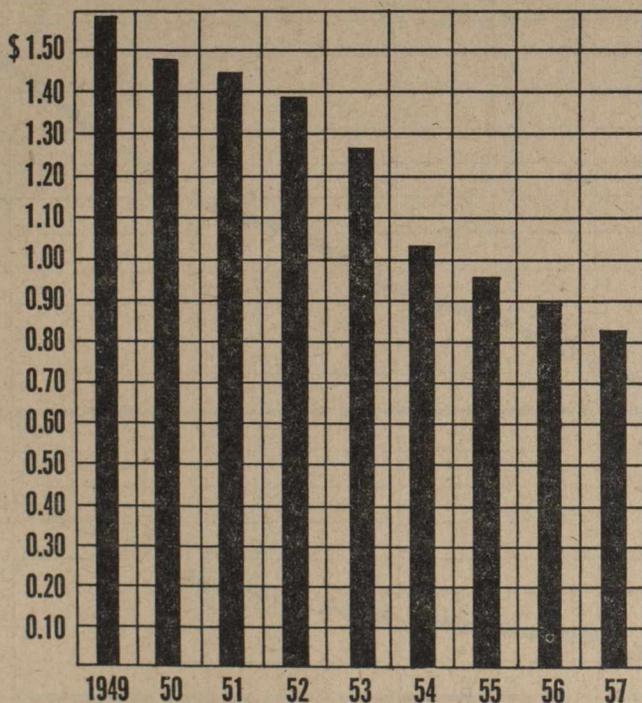
On construira à Montréal une vaste base d'entretien et de révision pour les DC-8 et les Vanguard. Ce sera la première base de ce genre uniquement affectée à l'entretien d'appareils à base de turbines.

Depuis quelques années, Air-Canada étudie certaines applications possibles de l'électronique moderne aux opérations du transport aérien. On doit lui livrer en 1958 un ordinateur électronique à ruban magnétique IBM 650. On est déjà bien avancé dans l'établissement des dispositions à prendre en

vue d'un meilleur contrôle des inventaires et on étudie actuellement la possibilité de se servir de l'électronique dans les domaines de l'entretien et des projets. On a aussi progressé dans la mise au point d'un nouveau système électronique pour le service de réservation des sièges qui apporte une rapidité et un degré de précision que les moyens manuels ne peuvent réaliser. On poursuit des expériences à ce sujet.

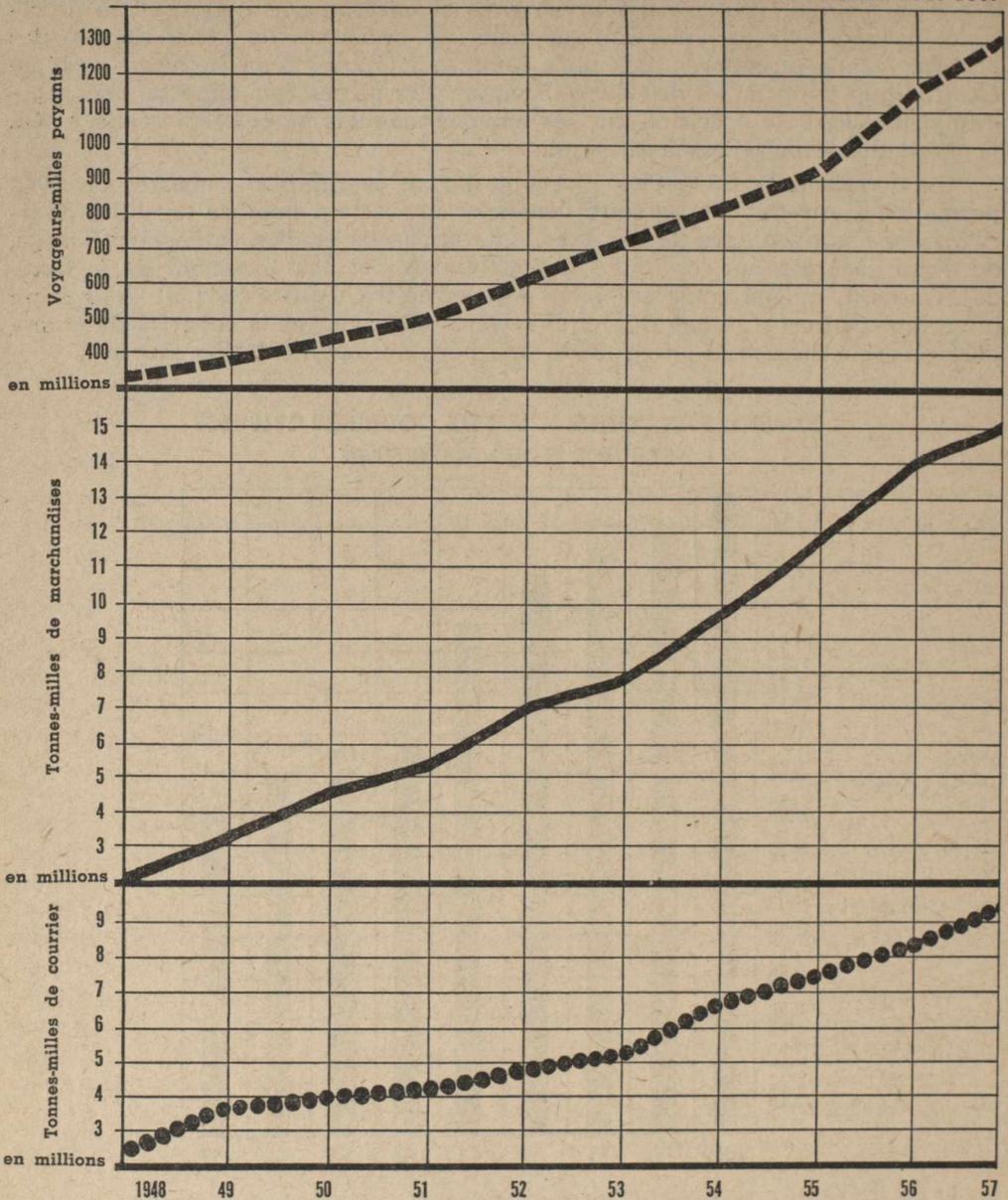
La livraison de 15 autres Viscount durant le premier semestre de 1958 permettra à Air-Canada de faire bénéficier un certain nombre de villes additionnelles des avantages de ces excellents appareils et d'en intensifier l'usage, de façon générale, sur les routes domestiques. Cet accroissement de la flotte des Viscount, qui en comptera alors 47, permettra d'autre part de retirer un important pourcentage des DC-3 qui restent en service et la capacité de transport générale du réseau enregistrera une nouvelle augmentation sensible.

**REVENU PAR TONNE-MILLE DE COURRIER 1949-1957
SERVICE NORD-AMÉRICAIN**



A la suite d'une étude détaillée du tarif des billets, on a adopté en 1957 pour les routes canadiennes une nouvelle base de prix qui devient valable le 1^{er} janvier 1958. Les principaux changements apportés au tarif réduisent de 10 à 5 p. 100 l'escompte sur les voyages aller-retour en première classe et diminuent en moyenne de 13 p. 100 et jusqu'à 20 p. 100 le prix des billets de la classe touriste.

CROISSANCE DU TRAFIC-VOYAGEURS, MARCHANDISES ET COURRIER 1948-1957



Ces modifications des tarifs-voyageurs établissent entre la première classe et la classe touriste à peu près le même rapport qu'aux États-Unis et mettent les voyages par avion à la portée du portefeuille d'un grand nombre de Canadiens.

C'est à noter que la réduction du tarif touriste s'est produite à un moment où toutes les grandes lignes aériennes des États-Unis étaient provisoirement autorisées à une hausse générale de 4 p. 100 plus \$1.00 par billet aller.

Les membres du conseil d'administration sont heureux de profiter de l'occasion que leur offre le rapport annuel de la Société pour exprimer publiquement leur reconnaissance et leur satisfaction de la haute qualité du travail accompli par le personnel d'Air-Canada ainsi que du soin assidu avec lequel celui-ci s'acquitte de ses fonctions.

Au nom du conseil d'administration,

Le Président,
G. R. MCGREGOR.

ACTIF

DISPONIBILITÉS

Encaisse.....	\$ 1,172,647	
Comptes à recevoir:		
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,831,136	
Soldes à recevoir d'autres exploitants—trafic..	2,108,286	
Système de crédit de voyage.....	1,849,897	
Agents.....	763,117	
Autres.....	1,743,396	
	<u>8,295,832</u>	
Matériel et fournitures—derniers prix d'inventaire.....	12,563,725	
Autres disponibilités.....	291,484	
	<u>\$ 22,323,688</u>	

FONDS D'ASSURANCE.....	5,670,577
------------------------	-----------

IMMOBILISATIONS

Immeubles et matériel—prix coûtant.....	\$ 99,275,232	
Moins: Amortissement à ce jour.....	42,411,407	
	<u>\$ 56,863,825</u>	
Avances sur achats d'avions.....	6,187,224	
	<u>63,051,049</u>	
	<u>\$ 91,045,314</u>	

Le présent tableau est le bilan désigné dans notre rapport du 20 février 1958 au Ministre des Transports.

GEORGE A. TOUCHE & Co.
COMPTABLES AGRÉÉS
Vérificateurs.

PASSIF

EXIGIBILITÉS

Billets.....	\$ 5,000,000
Comptes à payer.....	7,152,102
Soldes à payer à d'autres exploitants—trafic.....	2,786,087
Dépôts sur crédits de voyage.....	1,561,450
Traitements et salaires.....	1,669,396
Transport payé d'avance.....	2,623,306
Intérêt dû.....	719,574
	<u>\$ 21,511,915</u>

EMPRUNTS ET OBLIGATIONS—Chemins de Fer Nationaux du Canada

Billets.....	\$ 32,000,000
Obligations 3½%, échéant le 1 ^{er} janvier 1973.....	20,000,000
	<u>52,000,000</u>

RÉSERVES

Assurance.....	\$ 5,670,577
Révision.....	391,714
	<u>6,062,291</u>

CAPITAL-ACTIONS

Actions ordinaires—capital autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100. —capital émis: 50,000 actions entièrement payées.	5,000,000
--	-----------

SURPLUS

Surplus au 1 ^{er} janvier 1957.....	\$ 6,267,011
Revenu net, exercice 1957.....	404,674
	<u>\$ 6,671,685</u>
Somme affectée au fonds d'assurance.....	200,577
	<u>6,471,108</u>

\$ 91,045,314

CAPITAL ENGAGÉ ET EXIGIBILITÉS CONNEXES

Solde à payer sur matériel commandé.....	\$118,000,000
Billets escomptés à la banque par suite des voyages à crédit.....	760,000

W. S. HARVEY,
Contrôleur.

COMITÉ SESSIONNEL

ÉTAT DU REVENU

RECETTES D'EXPLOITATION	1957	1956
Voyageurs.....	\$ 86,523,981	\$ 74,478,516
Courrier.....	9,662,585	8,869,934
Messageries et fret aérien.....	6,392,156	6,010,397
Excédents de bagages.....	893,968	758,998
Nolisements.....	280,155	253,011
Services accessoires—net.....	1,242,862	935,190
Total.....	\$104,995,707	\$ 91,306,046
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Frais de vol.....	\$ 23,837,126	\$ 19,890,279
Entretien.....	28,721,065	25,356,118
Service des voyageurs.....	6,452,870	5,390,667
Frais des avions et du trafic.....	19,090,650	16,196,418
Ventes et promotion.....	15,036,818	12,490,785
Frais généraux et administration.....	3,541,824	2,901,273
Total.....	\$ 96,680,353	\$ 82,225,540
REVENU D'EXPLOITATION.....	\$ 8,315,354	\$ 9,080,506
Réserve pour dépréciation.....	6,819,160	6,971,575
	\$ 1,496,194	\$ 2,108,931
REVENU NET D'AUTRES SOURCES		
Intérêts et excomptes.....	\$ 324,196	\$ 370,375
Vente d'avions.....	120,875	250,000
Divers.....	154,228	113,958
REVENU AVANT LES DÉPENSES D'INTÉRÊT.....	\$ 2,095,493	\$ 2,843,264
Intérêt sur capital investi.....	1,690,819	1,287,052
REVENU NET.....	\$ 404,674	\$ 1,556,212

N.B.—Aucune provision n'a été faite pour les impôts sur le revenu en 1957 à cause des dépenses imputables au fonds d'assurance que l'on peut déduire pour les fins de l'impôt.

Afin de permettre la comparaison, on reproduit ici les dépenses d'exploitation de 1956 selon la nouvelle classification adoptée en 1957. Cela ne change en rien le résultat net de l'exploitation de l'une ou de l'autre année.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

COMPTABLES AGRÉÉS

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

Nous avons examiné les livres et les comptes d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1957. Notre examen a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et tous les sondages de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-joint et l'état du revenu s'y rattachant sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1957 et des résultats des opérations de l'exercice terminé à cette date, au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie. De plus, selon nous, les états financiers ont été préparés de la même manière que ceux de l'année précédente, sauf qu'on avait inclus dans les comptes de 1956 une provision de \$1,200,000 pour la dépréciation accélérée des appareils Super Constellation alors qu'aucune provision du genre n'a été créée en 1957.

De plus, nous rendons compte que la Compagnie a, à notre sens, tenu les livres de comptabilité requis et qu'elle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

Nous soumettons aussi un rapport explicatif supplémentaire.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 20 février 1958.

Statistiques révélatrices

	1957	1956	% de différence
Nombre de voyageurs payants	2,392,713	2,072,912	+15.4%
Sièges-milles disponibles (par 000)	1,959,830	1,631,238	+20.1%
Sièges-milles occupés (par 000)	1,385,777	1,191,784	+16.3%
Coefficient d'utilisation en voyageurs payants	70.7%	73.1%	
Tonnes-milles de courrier (par 000).....	9,855	8,613	+14.4%
Tonnes-milles de marchandises (par 000) ...	2,575	2,548	+ 1.1%
Tonnes-milles de fret (par 000)	12,903	11,928	+ 8.2%
Tonnes-milles disponibles (par 000)	273,431	235,934	+15.9%
Tonnes-milles transportées (par 000)	162,577	141,778	+14.7%
Coefficient d'utilisation en charge	59.5%	60.1%	
Total des milles effectués (par 000)	46,667	41,039	+13.7%
% des milles effectués en service régulier	97.5%	95.6%	
Nombre moyen d'employés	9,480	8,788	+ 7.9%
Sièges-milles disponibles par employé	206,733	185,621	+11.4%

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu le rapport du président.

M. CHOWN: Avez-vous de la difficulté à vendre ces DC-3? Je suppose que ces appareils s'écoulent facilement sur le marché?

M. MCGREGOR: Le marché est à la baisse depuis un an et demi, car les autres compagnies de transport aérien ont aussi un surplus de DC-3. Il est un peu tôt pour me prononcer, mais je crois, cependant, que tous les appareils DC-3 qui font double emploi, si l'on considère les besoins de la flotte, seront vendus d'ici quelques semaines.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous me dire de quelle façon vous avez l'intention de procéder pour étudier ce rapport? J'aimerais aussi à savoir où nous en sommes au sujet des discussions qui ont eu lieu auparavant au sujet de la concurrence que la compagnie Air-Canada a à subir.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de la première partie de votre question, monsieur Smith, je crois que nous procéderons comme nous l'avons fait pour le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous étudierons successivement les différentes rubriques du rapport.

M. BROOME: Que signifie la deuxième partie de la question?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici le point que j'ai soulevé. Au cours d'une séance précédente, il s'est élevé une discussion au sujet de la compagnie Air-Canada et de ses concurrents.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la concurrence des compagnies privées?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je songeais plutôt à la concurrence transcontinentale. Cependant, il me vient à l'esprit que ma question ne se rapporte peut-être pas à cette discussion en particulier. A mon avis, nous devrions discuter de ce sujet et, si ma question peut être posée, j'aimerais à savoir à quel moment des délibérations elle pourra l'être.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce genre de discussion se rapporte au sujet à l'étude.

M. MCGREGOR: Je pourrais peut-être mentionner le fait que des demandes ont été présentées par deux autres compagnies de transport au sujet de lignes transcontinentales. Une requête a été présentée à la Commission des transports aériens. La Commission a déclaré qu'elle avait l'intention de tenir une audience. Il ne serait peut-être pas opportun de discuter de ce sujet ici avant que l'audience ait eu lieu.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez raison. C'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question.

M. FISHER: Serait-il possible que nous discutons du rapport Wheatcroft?

M. HEES: Monsieur le président, comme je l'ai dit à la Chambre des communes, ce rapport a été rédigé en premier lieu pour aider la Commission des transports aériens à étudier l'ensemble de la question. Je crois qu'il devrait être considéré comme tel. Je n'ai pas l'intention d'en discuter ici.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, il est certainement possible de discuter de la concurrence en général? Je comprends bien que nous ne puissions discuter de la requête soumise à la Commission des transports aériens, qui est un organisme semi-judiciaire. Cette requête est, dans une certaine mesure, une question litigieuse encore pendante; mais nous pouvons certainement, sans dépasser les limites permises, connaître l'opinion de M. McGregor au sujet de la concurrence.

Ainsi, par exemple, que pense-t-il de la concurrence qui lui est faite par certaines compagnies de transport aérien, compte tenu de l'augmentation du prix des nouveaux appareils et de la densité de la circulation? Il ne peut y avoir d'objection à ce genre de discussion.

Le PRÉSIDENT: Ce sujet est peut-être intéressant à votre point de vue, mais je ne crois pas qu'il soit juste de demander à M. McGregor, en tant que président de la compagnie Air-Canada, d'exprimer publiquement son opinion sur la concurrence.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): L'opinion de M. McGregor est exprimée explicitement dans le mémoire qui a été présenté à la commission royale et qui traite du sujet en question d'une façon assez détaillée. Je suis certain que cette discussion intéresserait tous ceux qui n'ont pas lu le mémoire en question.

Le PRÉSIDENT: Ce sujet ne fait pas partie de l'étude confiée à notre Comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je suis d'accord avec le président, mais je propose simplement aux membres qui désirent connaître l'opinion de M. McGregor de consulter le mémoire en question, qui contient l'opinion de M. McGregor.

M. CHEVRIER: Je ne voudrais mettre personne dans l'embarras, encore moins M. McGregor; mais, avec tout le respect que je dois au président, j'estime que cette décision est ridicule. Nous pourrions étudier les opérations de la compagnie Air-Canada et nous ne pourrions pas discuter de la concurrence faite à cette compagnie. Si c'est là la décision du président, je m'y conformerai.

M. HEES: Je ne crois pas que l'on veuille empêcher les membres du Comité d'exprimer leurs opinions en ce qui concerne la concurrence. Comme M. Smith l'a déjà dit, l'opinion de M. McGregor au sujet de la concurrence a été exprimée il y a longtemps et avant qu'on songe à tenir l'audience qui aura lieu prochainement. Mais, à cause de l'audience en cours au sujet de cette question, je crois qu'il n'est pas opportun d'interroger M. McGregor sur ce qu'il pense de la concurrence en général ou de celle qui a trait à certaines lignes de transport en particulier. Ses idées générales sur la question peuvent être lues par tous ceux qui y sont intéressés. A mon avis, il serait beaucoup plus pratique de commencer l'étude des opérations de la compagnie Air-Canada.

M. CHOWN: Je crois que le ministre a tout à fait raison.

J'aimerais à poser une question au président de la compagnie Air-Canada au sujet du changement qui s'est produit à Winnipeg quand on a supprimé les services d'entretien des nouveaux avions qui seront mis en service en 1960 et en 1961. Avez-vous l'intention de garder un service général d'entretien à Winnipeg?

M. MCGREGOR: L'an dernier, à Winnipeg, j'ai transmis une communication au personnel de la compagnie, quand on a décidé d'envoyer à Montréal le personnel d'entretien et de réparation qui était affecté à l'entretien des avions Vanguard et DC-8. J'ai dit que ce n'était pas l'intention de la compagnie de déplacer certains services ou une partie du personnel de Winnipeg, à l'exception de trois ou quatre petits groupes. Ces groupes étaient affectés à l'entretien des avions du type North Star, DC-3 et Viscount et on avait prévu que l'augmentation de la flotte de Viscount compenserait la diminution de travail que représentent l'abandon de la production de DC-3 et la suppression éventuelle des appareils du type North Star.

J'ai aussi annoncé au personnel que la compagnie a l'intention de laisser à Winnipeg le service d'entretien des appareils Viscount. Le nombre de ces appareils s'élèvera éventuellement à 51 à Winnipeg et ils continueront d'être réparés à cet endroit jusqu'en 1965.

M. BROOME: Est-ce que M. McGregor pourrait dire au Comité le montant que chaque employé rapporte à la Compagnie? Un employé de la compagnie Air-Canada rapporte, supposons, \$8,000, \$10,000, \$15,000 ou \$18,000 comparativement aux employés des six compagnies de transport aérien les plus importantes. Ces données donneraient au problème du personnel une solution

qui serait basée sur les revenus de la compagnie provenant de la vente des billets. Comprenez-vous ce que je veux dire?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la productivité de chaque employé?

M. BROOME: Oui, monsieur le président.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que ces données apportent une solution à votre question en raison de la méthode de financement plutôt inusitée de la compagnie Air-Canada. L'an dernier, les revenus de la compagnie se sont élevés à environ \$400,000 par rapport à un capital brut d'à peu près cent millions de dollars, ce qui est un revenu très peu considérable; mais, d'autre part, la compagnie Air-Canada est financée d'une façon telle que presque tout son capital se compose d'obligations et, par conséquent, le montant mentionné ci-dessus représente les revenus nets une fois l'intérêt payé sur presque tout le capital.

Toutes les autres compagnies de transport aérien que je connais sont financées d'une façon presque exactement contraire, avec un montant considérable de capital-actions et de valeurs en outillage. En conséquence, l'intérêt sur un montant relativement peu considérable de capital emprunté est beaucoup moins élevé que l'intérêt payé dans le cas d'une compagnie de transport aérien financée en grande partie par des obligations et des débetures et par une faible proportion de valeurs.

Le PRÉSIDENT: Si vous établissez vos calculs sur une base de \$400,000 et de 10,000 employés, la productivité serait de \$40 par personne.

M. BROOME: Je ne crois pas que M. McGregor ait compris ma question. En premier lieu, ma question semble se rapporter aux bénéfices de la compagnie, mais voici au juste ce que je voulais savoir. Le nombre d'employés de la compagnie Air-Canada par rapport à son revenu se compare-t-il favorablement au nombre d'employés des compagnies étrangères par rapport à leurs revenus? Cette comparaison nous permettra de constater si la compagnie Air-Canada a un personnel trop nombreux ou si la compagnie Air-Canada fait d'aussi bonnes affaires que les autres compagnies de transport aérien? C'est là, je crois, une méthode efficace de comparaison entre les compagnies.

M. MCGREGOR: Permettez-moi de vous faire remarquer que cette méthode a déjà été employée. Une autre des méthodes employées est de prendre le nombre d'employés et de la diviser en unités de transport. Je crois que cette dernière méthode est probablement un peu plus exacte que la première, qui consiste à comparer le nombre des employés aux profits nets ou bruts. J'ajoute cependant que ce n'est pas encore un moyen sûr de comparer entre elles les compagnies de transport aérien.

Ainsi, par exemple, une importante compagnie britannique fait réparer presque tous ses moteurs par d'autres compagnies. Il est évident que toute proportion établie entre le nombre d'employés et le volume de travail exécuté n'est pas valide à moins que les compagnies qui sont comparées les unes aux autres adoptent la même pratique et confient leurs travaux à des entrepreneurs de l'extérieur.

M. BROOME: Comment pourrait-on comparer l'efficacité de la compagnie Air-Canada avec celle des autres compagnies?

M. MCGREGOR: On peut le faire de plusieurs façons. Je suppose que le montant de la production, en dollars et en cents, de la compagnie Air-Canada, comparé à celui des autres compagnies, est une méthode satisfaisante.

Je puis vous donner les chiffres des pertes nettes subies par d'autres compagnies de transport aérien pour les trois premiers mois de cette année.

M. FRASER: Simplement les pertes?

M. MCGREGOR: Il y a eu des bénéfiques aussi, mais ils ne sont pas considérables. La *American Air Lines* a réalisé un profit de \$1,950,000 pour le premier trimestre de 1958 comparativement à \$2,165,000 pour le premier trimestre de 1957. La *B.N.F. Air Lines* a réalisé un profit de \$667,000 pour le premier trimestre de 1958 comparativement à \$627,000 pour le premier trimestre de 1957. La *C.A.P. Air Lines* a subi une perte de \$670,000 comparativement à une perte de \$992,000. La *Eastern Air Lines* a réalisé un profit de \$5,500,000 comparativement à un profit de \$8,016,000. La *National Air Lines* a réalisé un profit de \$1,323,000 comparativement à un profit de \$3,125,000. La *North East Air Lines* a subi une perte de \$1,351,000 comparativement à une perte de \$843,000. La *North West Air Lines* a subi une perte de \$1,900,000 comparativement à une perte de \$1,300,000. La *Pan American* a subi une perte de \$7,407,000 comparativement à une perte de \$2,138,000. La *T.W.A.* a subi une perte de \$10,167,000 comparativement à une perte de \$7,292,000. La *U.A.L. Air Lines* a subi une perte de \$578,000 comparativement à une perte de \$1,586,000.

M. CHEVRIER: Est-ce que les compagnies américaines de transport aérien sont subventionnées par le gouvernement des États-Unis?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, elles le sont; dans d'autres cas, elles ne le sont pas. Dans le cas des quatre principales compagnies, je crois qu'aucune subvention n'est comprise dans les montants que je vous ai donnés. L'octroi des subventions est décidé à la fin de l'année. En une seule occasion, vous vous en souvenez, une subvention a été payée sous forme de paiement pour le transport du courrier. Depuis quelque temps, le paiement pour le transport du courrier est calculé de façon à couvrir les frais et à laisser un profit raisonnable à la compagnie qui assure ce service. De plus, toute compagnie qui termine l'année avec un déficit financier reçoit une subvention prévue à cette fin.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Récemment, à une réunion de diverses compagnies de transports aérien, ces compagnies ont expliqué clairement que la diminution du revenu net était attribuable à des frais d'exploitation en fait d'immobilisations qui ont été très considérables et qui ont augmenté, comme nous avons pu le constater pour un certain nombre d'autres entreprises commerciales. J'ai remarqué, cependant, dans votre exposé qu'une partie de la diminution de un million de dollars du revenu net total peut figurer au revenu provenant de l'exploitation de la compagnie Air-Canada et je crois que cela représente environ \$765,000. Est-ce que cela n'a pas une signification toute particulière dans l'exploitation de la compagnie au cours de cette année ou y a-t-il une autre raison que celle que vous avez mentionnée dans votre exposé?

M. MCGREGOR: Ce sujet est traité à la page 6 du rapport annuel. Tout d'abord votre analyse est juste. Mais la réponse à votre question, c'est que, comme je l'ai déjà dit, le coût des éléments qui composent le produit augmente continuellement, particulièrement le coût de la main-d'œuvre. J'ai aussi parlé du coût du combustible et des droits d'atterrissage comme étant des frais d'une certaine importance. Pour son budget d'exploitation de 1957, la compagnie a dû faire face à des dépenses de plus d'un million de dollars qui n'étaient pas prévues dans l'établissement du budget et qui ont échappé complètement au contrôle de la compagnie. Cette différence imprévue représente l'augmentation du coût du carburant et du tarif d'atterrissage ainsi que la taxe provinciale de deux cents le gallon perçue sur le carburant chargé en Ontario.

M. BROOME: Quel était le montant additionnel du tarif d'atterrissage?

M. MCGREGOR: Le tarif d'atterrissage d'un appareil DC-3 aux aéroports canadiens a passé de \$3.30 qu'il était en 1956 à \$5.40 en 1957. Je puis vous donner le pourcentage de l'augmentation si vous le désirez.

M. BROOME: Que représenterait, en milliers de dollars, le montant additionnel par année du même nombre d'atterrissages?

M. MCGREGOR: \$145,000. Cette somme représente le montant additionnel pour une période de six mois, alors que l'augmentation du taux était en vigueur. Ce montant s'élèverait à près de \$300,000 pour un an. L'augmentation s'applique aussi aux autres types d'avions, mais le DC-3 est celui qui a subi le plus fort pourcentage d'augmentation.

M. CHEVRIER: Vous avez parlé du coût de la main-d'œuvre, mais que pensez-vous du prix de revient des avions? Est-ce que ce n'est pas un facteur qui a influé sur votre situation financière?

M. MCGREGOR: Oui, de deux façons différentes. Premièrement, les placements plus considérables pour l'achat d'appareils augmentent les frais d'intérêt et nous sommes à remplacer les avions démodés par des appareils plus modernes comme, par exemple, le Viscount. Ces nouveaux appareils subissent actuellement une dépréciation annuelle, tandis que les appareils que nous remplaçons, comme les DC-3 et les North Star, ont été dépréciés jusqu'à épuisement de leur valeur depuis plusieurs années. En faisant l'acquisition de nouveaux appareils, nous devons faire face à des frais d'intérêt et à des frais de dépréciation accrus.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): L'achat de nouveaux appareils est avantageux du point de vue des frais d'exploitation, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, très avantageux.

M. CARTER: Que représente le montant le plus important de vos dépenses d'exploitation, qui s'élève à 24 millions de dollars? C'est un pourcentage assez considérable de votre total.

M. MCGREGOR: Cela est surtout attribuable au genre de transport aérien que nous faisons. Nous avons augmenté de 20 p. 100 la capacité du service et les dépenses se sont accrues de 16 p. 100.

M. CARTER: Vous avez donné les chiffres pour chacune des rubriques suivantes: traitements et salaires, carburant et huile, matériel d'entretien, dépréciation et divers. La rubrique "divers" s'élève à 24 millions de dollars comparativement à 11 millions de dollars pour l'entretien. Quel serait la dépense qui représenterait la plus forte proportion de ces 24 millions de dollars?

M. MCGREGOR: La rubrique "divers" est composée des frais de location et de certains services, comme le téléphone, l'éclairage et autres services de ce genre. Ces services représentent 16 p. 100, c'est-à-dire 7 millions de dollars. La rubrique "Autres services et dépenses" est de \$3,400,000, c'est-à-dire 8.3 p. 100. Les services du personnel de la compagnie se sont élevés à 3 millions de dollars, soit 12.3 p. 100.

M. BROOME: Qu'est-ce que les services du personnel comprennent?

M. MCGREGOR: Ils se composent surtout des dépenses de voyage.

M. BROOME: Trois millions de dollars pour les dépenses de voyage? Est-ce que votre personnel ne voyage pas dans vos avions?

M. MCGREGOR: Oui, mais les personnes qui voyagent pour notre compagnie doivent demeurer à l'hôtel une fois arrivée à destination et ces trois millions de dollars comprennent aussi les frais de déplacement du personnel muté à un autre endroit et une forte proportion de déplacement des équipages qui vont prendre une charge ou qui reviennent d'un voyage.

M. FRAZER: Est-ce que cela comprend les dépenses d'hôtel où vous avez un pied-à-terre et où vous devez vous occuper des passagers?

M. MCGREGOR: Oui, mais cela ne comprend pas les dépenses du personnel de la compagnie.

M. FRAZER: Non, mais cela comprend les dépenses des passagers, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Tenez-vous un compte séparé des recettes qui proviennent de la classe touriste et de la première classe?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Combien de catégories y a-t-il?

M. MCGREGOR: Il y a deux catégories pour le service domestique et je suis peiné de dire qu'il y en a quatre pour le service transatlantique.

M. CHEVRIER: Pourquoi dites-vous que vous êtes peiné?

M. MCGREGOR: Parce que quatre catégories ne sont pas nécessaires. Cela complique le service et cela est embrouillant pour les passagers. C'est une question sur laquelle l'Association internationale des transports aériens a légiféré et je crois que le règlement qu'elle a adopté sera modifié à la prochaine conférence sur le trafic.

M. CHEVRIER: Ces quatre catégories sont-elles les suivantes: classe-économie, classe-touriste, première classe et classe de luxe?

M. MCGREGOR: Oui, ce sont les classes que vous avez mentionnées et, dans le cas de certains appareils, il y a une cinquième classe, si vous louez un lit.

M. CHEVRIER: Ce service existe-t-il depuis un an seulement?

M. MCGREGOR: Il existe depuis le mois d'avril dernier. Je vais maintenant répondre à la question relative à la proportion. Le service de première classe de la *North American* rapporte \$58,700,000 et la classe touriste de cette compagnie rapporte \$11,900,000. Notre service transatlantique de première classe nous rapporte \$3,114,000 et la classe touriste \$12,732,000.

M. FISHER: Comment expliquez-vous l'énorme différence entre le service transatlantique et les autres services?

M. MCGREGOR: La demande relative au service transatlantique semble favoriser les services des classes inférieures en raison du prix plus élevé des billets des autres catégories.

M. FISHER: Est-ce que cela a quelque chose à voir avec le fait que votre service domestique n'est pas aussi important?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. FISHER: Ce qui m'intéresse, c'est le service de Fort William. Dans la plupart des cas, c'est un service de classe touriste que vous avez là, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: C'est un service de première classe.

M. CHEVRIER: Quelle est la partie la plus payante de votre activité?

M. MCGREGOR: C'est notre service transatlantique.

M. CHEVRIER: Comment répartissez-vous votre activité? Pourriez-vous nous dire quelles sont les quatre ou cinq divisions de votre activité et dans quel état financier elles se trouvent?

M. MCGREGOR: Il n'y a que deux grandes divisions. Il y a d'abord ce que nous appelons notre activité domestique, qui comprend le service domestique et le service de transbordement aux États-Unis. L'autre division comprend le service d'outre-mer, c'est-à-dire le service transatlantique, celui des Bermudes, celui des îles Caraïbes et celui de la Floride. De ces deux divisions, le service d'outre-mer est le plus avantageux. Le taux par mille du service transatlantique, par exemple, est de 7.45c. par mille-voyageur et celui du service domestique est en moyenne de 6.14c.

M. BROOME: Pouvez-vous nous dire si les recettes de cette année indiquent une augmentation par rapport à celles de l'an dernier ou si c'est une question qui ne devrait pas être posée? Je veux parler du premier trimestre.

M. MCGREGOR: Non, les recettes de cette année sont plus basses que celles de l'an dernier pour le premier trimestre et même pour le premier semestre.

Ce qui arrive, c'est que, même s'il y a plus de personnes qui voyagent par avion, la grande différence entre les recettes des mois d'été et les recettes des mois d'hiver tend à augmenter.

De plus, pour le mois de juin, nous avons réalisé le bénéfice le plus élevé de notre histoire. Par conséquent, je crois que dans l'ensemble le résultat de cette année sera à peu près le même que celui de 1957. Cependant, l'écart entre les pertes enregistrées au cours de la morte-saison et les profits réalisés au cours de l'été continue à augmenter.

M. BROOME: Est-il juste de dire que la compagnie Air-Canada paie des frais de financement moins élevés et que cet avantage doit sûrement lui permettre de produire un meilleur état financier? En effet, vous payez moins d'intérêt sur vos emprunts.

M. MCGREGOR: Je ne le sais pas. Nous payons plus de quatre pour cent sur nos emprunts.

M. BROOME: Je ne connais pas beaucoup de sociétés privées qui empruntent de l'argent à quatre pour cent.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Au sujet des taux de première classe et des taux de classe touriste pour de courtes distances, y aurait-il une grande différence de prix s'il y avait des taux de classe touriste pour le parcours entre Ottawa et Toronto? Le prix du billet serait-il beaucoup moins élevé?

M. MCGREGOR: Oui, il le serait. Il y a une différence d'environ 20 p. 100 entre les deux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Même pour un court trajet?

M. FISHER: N'est-ce pas suffisant pour encourager les gens à emprunter plus souvent ce service?

M. MCGREGOR: Il ne semble pas qu'il en soit ainsi. Nous avons une classe touriste pour le parcours entre Montréal et Toronto, qui est un peu plus long que le parcours entre Ottawa et Toronto; mais le pourcentage des personnes qui voyagent en classe touriste n'est que d'environ 18 ou 20 p. 100.

M. BROOME: Ces chiffres ne sont-ils pas significatifs? La raison en est que les personnes qui voyagent par avion ont des revenus élevés, car il en coûte plus cher pour voyager par avion que par n'importe quel autre moyen de transport. Si elles décident de prendre l'avion, elles préfèrent voyager en première classe.

M. MCGREGOR: Vous avez raison. Une diminution de 20 p. 100 représente une bonne économie sur un billet pour un long voyage, mais les gens ne portent pas attention au petit montant que cette réduction leur apporte pour un court voyage et ils préfèrent avoir droit à un repas et aux autres avantages qu'un billet de première classe leur procure.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ne crois pas qu'on mette en doute que votre compagnie est une des meilleures, et, à titre de pilote commercial, je suis bien d'accord là-dessus.

Cependant, vous savez sans doute qu'il y a beaucoup de critiques au sujet de ce qu'on pourrait appeler les services terrestres comme la vente des billets et l'ordre de départ des envolées.

Quelques-unes de ces critiques peuvent être justifiées et d'autres peuvent ne pas l'être. Je me demande si votre compagnie a fait une enquête sur les

moyens d'améliorer la situation en supposant qu'une bonne partie de ces critiques soient légitimes?

Je sais que vous avez amélioré le service de vente des billets et l'ordre de départ des envolées à certains endroits; mais quand, par exemple, un voyageur ne sait pas s'il y aura ou non une envolée et qu'il découvre qu'il y en aura une sans qu'on l'en ait averti, il est mécontent.

Voulez-vous nous parler des relations extérieures de votre compagnie et nous dire comment elles pourraient être améliorées?

M. MCGREGOR: Je suis très heureux de faire quelques commentaires à ce sujet, car nous avons probablement dépensé plus d'argent pour ces services que la plupart des compagnies d'aviation. A notre avis, c'est là une des choses qu'une compagnie doit surveiller avec beaucoup d'attention.

Tout d'abord on a dit d'Air-Canada ce qu'on dit de toutes les compagnies d'aviation: "Le service est excellent dans les airs, mais il est médiocre sur terre". La plupart du temps cette remarque est faite par les habitants du pays auquel appartient le transporteur sur lequel ils voyagent.

J'ai parlé avec les administrateurs des plus grandes compagnies d'aviation de l'Amérique et j'ai constaté que cette critique est générale. Cela s'explique par le fait qu'un voyageur qui a des difficultés avec la compagnie d'aviation se trouve en présence d'un homme derrière un comptoir ou d'une jeune fille au téléphone.

La difficulté se présente à lui sous les espèces d'un individu qui n'en est aucunement la cause (un peu comme la serveuse dans un restaurant qui nous apporte un bifteck coriace) et qui lui dit qu'un voyage est retardé alors que, 99 fois sur 100, ce commis qui s'adresse au voyageur ne peut rien faire pour surmonter cette difficulté.

Mais, pour revenir à notre sujet, nous faisons deux enquêtes complètes par année, une en hiver et une en été. Nous envoyons des questionnaires à environ 1,500 voyageurs choisis au hasard, dont les noms et adresses sont inscrits sur nos listes de réservation et qui ont fait un voyage au cours des deux derniers mois.

Ces questionnaires couvrent tous les sujets, entre autres la nourriture, la manutention des bagages, les réservations, les services irréguliers, les renseignements sur les envolées, les horaires et autres sujets. Les réponses reçues sont comparées avec les réponses reçues l'année précédente et avec toute la série des enquêtes qui ont été faites depuis cinq ans.

De plus, des cartes sont placées dans les avions et les passagers sont invités à y écrire leurs remarques.

Sur le nombre de voyageurs que nous avons transportés vous aimeriez peut-être à savoir combien nous ont adressé des plaintes ou des éloges.

En 1957, nous avons transporté 2,390,000 personnes. Nous avons reçu des éloges de 5,250 personnes soit 2.2 pour mille voyageurs.

Nous avons reçu 3,797 plaintes ou 1.6 pour mille voyageurs.

Si nous comparons ces chiffres avec ceux de 1956, nous constatons que sur un total de 2,066,000 passagers nous avons reçu 5,020 éloges, soit 2.4 pour mille voyageurs par comparaison avec 2.2 en 1957, et nous avons reçu 3,579 plaintes, soit 1.7 pour mille passagers, de sorte que le rapport entre les éloges et les plaintes est plus que 5 à 4.

Je crois aussi qu'il est vrai que les gens sont un peu plus portés à formuler des plaintes sur le champ qu'à écrire une lettre d'éloges.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai dit que certaines critiques sont justifiées et que d'autres ne le sont pas. Je crois que vous admettez que le service est encore susceptible d'amélioration.

M. MCGREGOR: Certainement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'est-il pas possible que 80 p. 100 des plaintes soient attribuables au manque de renseignements plutôt qu'à la surabondance des renseignements? Est-ce qu'on a fait une enquête à ce sujet?

M. MCGREGOR: Il y en a une qui se poursuit continuellement. C'est l'enquête dont je viens de vous parler.

Nous nous servons aussi d'une méthode qui a été mise au point et perfectionnée, je crois, par la compagnie de téléphone Bell. C'est ce que nous appelons "l'évaluation par l'indice". Cette méthode consiste à évaluer, chaque mois, l'efficacité d'un service d'après un indice pondéré. On entreprend sans tarder une enquête pour trouver ce qui fait défaut lorsque les variations de l'indice ne sont pas satisfaisantes.

A un certain moment, par exemple, l'indice a montré que la remise du bagage des voyageurs prenait trop de temps à l'aéroport de Montréal. Le temps de ce service, qui était de 10 minutes environ, a été réduit à 5.3 minutes.

M. BROOME: Vous nous avez fait remarquer, monsieur McGregor, que le nombre de commentaires élogieux et de griefs que vous avez reçus s'établit dans un rapport de 5 à 4. Mais les chiffres que vous avez cités montrent que 44 p. 100 de vos voyageurs ont formulé des plaintes. Vos explications m'ont laissé entendre que 5,000 voyageurs vous ont adressé des griefs.

M. MCGREGOR: J'ai dit que la proportion des voyageurs qui ont formulé des plaintes est de 1.6 sur 1,000.

M. BROOME: N'est-ce pas là le résultat des données que vous recueillez au cours de vos enquêtes, lorsque vous envoyez des questionnaires aux voyageurs?

M. MCGREGOR: Non. Ce sont là des données générales qui se rapportent à une année complète.

M. CREAGHAN: Je me demande si les griefs de vos voyageurs atteignent toujours la bonne adresse. Depuis avant-hier, j'ai reçu deux griefs à l'égard d'Air-Canada. La semaine dernière, un avion qui transportait des voyageurs américains devait faire escale à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, pour l'inspection de la douane et de l'immigration. Cependant, ne pouvant atterrir à Saint-Jean, il a atterri à Moncton.

Les voyageurs ont dû attendre 90 minutes avant l'arrivée des inspecteurs de l'immigration. Ils ont eu l'impression qu'Air-Canada était responsable de ce délai.

Au bureau de la douane, où je me suis renseigné, on accusait le bureau de l'immigration. Je me suis mis en communication avec le bureau de l'immigration, et les préposés des deux bureaux ont rejeté le blâme sur Air-Canada. Ils ont déclaré qu'ils n'avaient pas été avisés du changement d'itinéraire.

Au nombre des voyageurs, il y avait une fillette de neuf ans qui en était à son premier voyage au Canada. L'un des passagers était presque un cas d'ambulance.

M. MCGREGOR: Vous êtes-vous renseigné auprès d'Air-Canada pour savoir si l'on avait avisé les bureaux de la douane et de l'immigration?

M. CREAGHAN: La dernière personne que j'ai vue à ce sujet a été le directeur du bureau de la douane pour la région atlantique. Il m'a fait savoir que les fonctionnaires de son bureau imputaient le blâme à Air-Canada pour ne pas les avoir avisés du changement d'itinéraire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est le capitaine qui décide si l'avion doit décoller lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables. Si l'on retarde le départ, c'est en vue de ne pas mettre en danger la vie des voyageurs. Mais j'ai constaté trop souvent qu'on ne donnait aucune explication aux voyageurs pour justifier ce retard et c'est de là que proviennent la plupart des critiques qui vous sont adressées. Je comprends que votre personnel n'est pas assez

nombreux pour s'occuper de donner des renseignements de ce genre et je crois que bien des griefs proviennent d'un manque de renseignements.

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez raison. Mais, d'autre part, il me semble que l'aviation s'est développée à tel point qu'on peut la ranger dans ce que j'appellerai la catégorie des moyens de transport en commun. En vertu des circonstances actuelles, et je crois que vous serez d'accord avec moi, il serait souhaitable que nous cessions peu à peu de nous occuper de chacun des voyageurs en particulier. Autrement, nous allons nous attirer de graves ennuis, car nous transportons près de deux millions et demi de voyageurs par année.

M. BROOME: Avez-vous l'intention de maintenir les services sur de courtes distances comme, par exemple, entre Vancouver et Victoria?

M. MCGREGOR: Il s'agit là d'une entente qui est praticable entre Vancouver et Victoria quand les conditions atmosphériques sont favorables. Ce service fonctionne depuis six mois. Mais, si le temps est mauvais à Patricia Bay tandis qu'il fait beau à Vancouver, nous serons probablement forcés d'atterrir à Vancouver avec trois ou quatre cents passagers qui se demanderont pourquoi on ne les a pas transportés à Victoria.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avez-vous fait savoir à la Commission que vous aimeriez à inaugurer un service entre Calgary et le sud des États-Unis afin de compléter le triangle formé par les itinéraires?

M. MCGREGOR: Assurément. Nous avons aussi signifié notre intention d'inaugurer plusieurs autres services aux États-Unis. Au cours des quatre dernières années, le ministre des Transports et les membres de la Commission des transports aériens ont travaillé assidûment en vue de négocier une entente bilatérale avec les autorités américaines responsables, mais sans succès jusqu'ici.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Air-Canada a-t-il formulé une requête en ce sens?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation au sujet de l'entente canado-américaine sur le transport aérien? Je crois savoir que, depuis quelque temps, Air-Canada essaye d'obtenir de nouvelles routes aériennes, mais sans succès.

M. HEES: Nous avons travaillé assidûment en vue de mettre au point un système d'échange de routes aériennes avec les autorités américaines. Nous avons réussi à les rencontrer et à entamer des discussions préparatoires. C'était, si je me rappelle bien, en février dernier. Il semble, une fois de plus, que ces discussions n'ont pas servi à grand-chose.

Tout récemment, les responsables américains que nous avons rencontrés nous ont assuré qu'ils reprendraient ces discussions non officielles.

M. CHEVRIER: A quelle date a-t-on conclu le dernier accord canado-américain sur le transport aérien?

M. HEES: Je l'ignore. Mais je suis certain qu'il n'y a pas très longtemps de cela.

M. CHEVRIER: Quand y aura-t-il vraisemblablement une réunion formelle en vue de modifier l'entente actuelle?

M. HEES: Je regrette de ne pouvoir vous fournir une réponse. Je m'efforce d'organiser des négociations non officielles entre les deux pays en vue de préparer la tenue d'une réunion formelle. D'après ce que je viens de dire, vous devez avoir compris que la tâche n'est pas facile.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous dire quelles sont les nouvelles routes qu'Air-Canada aimerait à obtenir? Suis-je indiscret de vous poser cette question?

M. MCGREGOR: Si je vous donnais une réponse, cela pourrait nuire au succès des démarches que nous faisons.

M. CHEVRIER: Très bien. Je n'insiste pas.

M. MCGREGOR: Je crois que c'est en 1951 que la dernière modification officielle a été apportée à l'entente bilatérale.

M. FISHER: D'après vous, monsieur le ministre, quels sont les facteurs qui compliquent la situation et qui empêchent les autorités des deux pays d'en venir à une entente?

M. HEES: Je préfère ne pas répondre à cette question. Mais je puis vous assurer que, avec l'aide des fonctionnaires de mon ministère, je fais tout mon possible pour contourner ces obstacles. Tout ce que je puis dire, c'est que je me suis efforcé d'organiser ces pourparlers et que les membres de la Commission des transports aériens en ont fait autant.

M. FISHER: Je tiens à vous signaler que nous sommes l'objet de pressions, nous aussi.

M. HEES: Je suis au courant de cette situation et je n'ai pas de peine à la comprendre. J'en sais quelque chose, moi aussi. Je puis vous assurer qu'Air-Canada et le gouvernement ont bien hâte d'entreprendre des négociations qui prépareront des ententes conjointes capables d'augmenter le nombre des services aériens entre le Canada et les autres pays du monde. Nous sommes prêts à entamer des négociations avec toutes les autorités intéressées qui désirent nous rencontrer en vue d'en venir à des ententes conjointes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le fait de négocier des ententes bilatérales ne vous empêcherait pas de discuter des plans plus limités, n'est-ce pas? Pouvez-vous en venir à un accord au sujet d'un cas particulier se rapportant à une région déterminée sans passer par toutes les formalités d'un accord complet?

M. HEES: Nous essayons d'examiner la situation dans son ensemble. Si cela n'est pas possible, nous sommes prêts à engager des pourparlers sur un plan plus limité. Je puis vous assurer que nous multiplions les efforts et que nous faisons tout ce que nous pouvons.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais à poser une question au Ministre. Si Air-Canada ou une autre ligne aérienne inaugure des routes entre certaines villes du Canada et des États-Unis, cela ne compliquera-t-il pas la situation des compagnies américaines qui exploitent déjà des services entre ces mêmes villes?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, oui. Mais il y a plusieurs routes aériennes possibles où l'on prévoit que le trafic serait très dense et qui ne sont pas desservies à l'heure actuelle.

M. HEES: Nous sommes prêts à accorder aux pays étrangers les mêmes avantages qu'ils nous accorderont. Si nous obtenons le droit d'exploitation sur une route aérienne, nous accorderons le droit d'exploitation sur une route d'égale importance.

M. CHEVRIER: N'est-ce pas là une question qui est assez importante pour intéresser le comité conjoint de la Chambre des communes et de la Chambre des représentants?

M. HEES: Cela est possible.

M. CHEVRIER: On pourrait ajouter cela aux quatre questions que le premier ministre a discutées avec le président des États-Unis la semaine dernière.

M. HEES: Je pense que c'est là une bonne proposition.

M. BROOME: Par votre intermédiaire, monsieur Hees...

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous pourrez porter cette question à l'attention du président des États-Unis la prochaine fois que vous jouerez au golf avec lui.

Puis-je vous demander, monsieur McGregor, si le trafic canadien vers les États-Unis rapporte autant que le trafic américain vers le Canada?

M. MCGREGOR: A l'heure actuelle, je crois que nous sommes à peu près sur un pied d'égalité. En ce qui a trait aux routes vers New-York, la popularité des appareils Viscount nous donne un avantage sur nos concurrents américains.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je voulais parler du trafic en général.

M. MCGREGOR: Nous transportons beaucoup plus de voyageurs entre Toronto et New-York et entre Montréal et New-York que les compagnies *American airlines* et *Eastern airlines* respectivement.

M. CHEVRIER: Vous répondez donc par l'affirmative?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROOME: Avez-vous l'intention d'imposer des frais aux personnes qui ne se présentent pas après avoir retenu des places? L'un des pires problèmes des lignes aériennes est l'adoption de mesures propres à remédier à ces abus. Vous dites que l'aviation est devenu un moyen de transport "en masse" et que vous transportez des millions de voyageurs. Je suis porté à croire que les personnes qui ne se présentent pas après avoir retenu des places contribuent à maintenir vos dépenses à un niveau élevé.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nos dépenses soient plus élevées que celles des autres lignes aériennes. Il est certain que les gens qui ne se présentent pas après avoir retenu des places causent un problème. Mais ce problème est de beaucoup moindre au Canada qu'aux États-Unis. Cela est peut-être attribuable au fait que le citoyen moyen du Canada montre un peu plus d'égards envers les gens avec qui il fait affaire que celui des autres pays. La pratique d'imposer des frais aux personnes qui ne se présentent pas après avoir retenu des places a été mise à l'essai, abandonnée, mise à l'essai de nouveau et abandonnée tout récemment, au cours des derniers mois. On peut facilement deviner pourquoi. S'il est sujet à des frais, l'individu qui n'a pas annulé sa réservation se présentera avec un billet pour une envolée de la veille en vue d'obtenir un remboursement ou de prendre un autre avion. Comme cela arrive dans bien des cas, il pourra s'en tirer à bon compte en disant: "Ah oui, j'ai communiqué avec vos bureaux pour annuler ma réservation. C'est une jeune fille qui m'a répondu. J'ignore qui elle était, mais elle s'est chargée d'annuler ma réservation." Dans ce cas, nous sommes obligés de rembourser le client ou de le faire passer pour un menteur.

Le PRÉSIDENT: Vous risquez de perdre le client, n'est-ce pas? en refusant de le rembourser.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je me demande si M. McGregor peut nous indiquer quelles sont les différentes sections ou divisions du service d'Air-Canada dans les différentes parties du pays. Votre service est divisé en différentes sections, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui. Ces divisions constituent ce que nous appelons des régions.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvez-vous nous indiquer quelles sont ces régions?

M. MCGREGOR: Volontiers. La région de l'Ouest s'étend de la côte du Pacifique à Winnipeg, inclusivement. La région centrale va de Winnipeg à Montréal et la région de l'Est, de Montréal aux provinces Maritimes. Il y a aussi la région d'outre-mer dont je vous ai déjà parlé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'y a-t-il pas une autre division qui est basée sur les centres de personnel?

M. MCGREGOR: Nous avons trois centres de personnel. Il ne faut pas les confondre avec les trois divisions régionales que je viens d'énumérer.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quels sont ces trois centres de personnel?

M. MCGREGOR: Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal. Je m'excuse, il y en a quatre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'avez-vous pas établi un centre de personnel à Winnipeg tout récemment, de préférence à une autre ville?

M. MCGREGOR: Si je ne m'abuse, Winnipeg est un centre de personnel depuis longtemps. Cependant, je crois que nous avons renforcé les cadres de notre personnel à Winnipeg il n'y a pas très longtemps.

M. CARTER: J'aimerais à poser quelques questions, monsieur le président. Comme nous sommes en train d'examiner les échanges de services entre les différents pays, j'aimerais à savoir si on a songé à améliorer le service des envolées vers Sault-Sainte-Marie. A l'heure actuelle, il faut faire une escale prolongée à Toronto.

M. MCGREGOR: C'est parce que nous avons l'habitude de nous servir d'un aéroport militaire américain situé au sud de la frontière, près de Sault-Sainte-Marie, et que nos Viscounts n'y ont plus accès depuis qu'on y a entrepris, ces derniers temps, des travaux d'agrandissement sur la piste de décollage. Mais on nous a fait savoir que l'aéroport pourra de nouveau recevoir nos appareils en novembre.

M. CARTER: Quelle est la situation à Kinross? L'aéroport de Kinross pourra-t-il servir pour cette envolée?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois que le ministère des Transports fait faire des travaux dans cette région à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Le gouvernement finance-t-il encore ces travaux?

M. HEES: Je regrette de ne pouvoir vous renseigner sur ce point.

M. FISHER: Pouvez-vous nous donner, monsieur McGregor, une liste détaillée du nombre de voyageurs établie d'après les différents points d'envol du pays?

Vous avez déposé une liste semblable en 1956 et j'aimerais que les données pour l'année 1957 fussent consignées au compte rendu.

M. MCGREGOR: Vous voulez parler du nombre de voyageurs pour chaque aéroport en particulier?

M. FISHER: Oui.

M. MCGREGOR: Je puis vous donner lecture de cette liste, mais je ne crois pas que nous l'ayons insérée dans le rapport par le passé.

M. FISHER: Elle a été incorporée au compte rendu de nos séances en 1956.

Le PRÉSIDENT: Je crains que ce renseignement ne se rattache pas à la question du service que nous sommes en train d'étudier en ce moment.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais à poser une autre question au sujet du service.

Dans l'une de vos publications sur une envolée de vos Constellations, vous indiquiez que les voyageurs bénéficient des services de deux hôtesses et d'un hôte. Mais je puis me tromper et il s'agit peut-être d'une vieille publication. Je crois que, en réalité, il y a seulement un hôte et une hôtesse par avion.

D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, vos équipages trouvent qu'ils ont énormément de travail à bord de ces gros avions.

M. MCGREGOR: Vous voulez parler du service transcontinental?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui. Il s'agit de l'envolée numéro huit que font les Super-Constellations.

M. MCGREGOR: M. Seagrim pourrait vous donner des explications à ce sujet.

M. H. W. SEAGRIM (*Vice-président de l'exploitation, Air-Canada*): Pendant longtemps, nous avons eu un équipage de trois membres à bord des Super-Constellations. Mais nous avons jugé, je crois, qu'il n'y avait pas suffisamment de travail pour occuper trois personnes à toutes les envolées. De plus, nous nous sommes renseignés auprès des lignes aériennes qui exploitent un service transcontinental semblable au nôtre et qui se servent d'avions du même modèle. Nous avons constaté que l'équipage de deux membres est l'équipage régulier employé dans presque tous les services de transport aérien.

Comme nous pensions que certaines envolées fournissent beaucoup de travail mais que ce n'est pas le cas de la majorité des envolées, nous avons de nouveau réduit nos équipages à deux membres.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'avez-vous pas l'impression que le fait d'être moins exigeants et d'employer comme hôtesse des jeunes filles qui ne sont pas infirmières diplômées est de nature à amoindrir la qualité de votre service?

M. MCGREGOR: Non.

M. CARTER: J'aimerais avoir des renseignements au sujet du service du Viscount vers Torbay. Si j'ai bonne mémoire, vous avez dit par le passé, au cours d'une séance du Comité, que ce service n'était pas très rentable, probablement à cause de la longueur du parcours.

M. MCGREGOR: Nous nous sommes demandés s'il y avait moyen de maintenir un service régulier à destination de Torbay. Comme vous le savez, ce service a été inauguré vers la fin du printemps dernier. Il nous a donné satisfaction jusqu'ici, car nous avons eu un bel été, et nous espérons qu'il continuera de le faire. Mais, comme je vous l'ai déjà signalé, il nous faut annuler l'envolée vers Torbay lorsque les conditions atmosphériques sont douteuses. La capacité du réservoir du Viscount est limitée et le pilote n'aurait pas suffisamment d'essence pour regagner la terre ferme s'il ne pouvait atterrir à l'aéroport de Torbay.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous vous montrez moins exigeants quant aux qualités requises pour occuper le poste d'hôtesse, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de posséder un diplôme d'infirmière. De plus, je crois que vous employez un nombre considérable de gens qui ne sont pas Canadiens. J'aimerais à savoir le nombre de citoyens étrangers qui font partie de votre personnel. Il y a plusieurs hôtesse étrangères dans votre service.

M. MCGREGOR: Nous avons employé plusieurs Anglaises.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ne voulais pas parler des citoyens anglais en particulier.

M. MCGREGOR: Nous employons des immigrants de bonne foi lorsqu'ils répondent à nos exigences.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ces immigrants sont-ils des citoyens canadiens?

M. MCGREGOR: Oui, ou ils sont en voie de le devenir.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais à poser quelques questions qui se rapportent à la Saskatchewan. Les villes de Regina et de Moose Jaw sont situées à quarante milles l'une de l'autre. Le service d'Air-Canada à Regina laisse à désirer, tandis qu'il n'y a aucun service à Moose Jaw. La raison pour laquelle Air-Canada n'établit pas un service entre les deux villes résulte-t-elle du fait que le parcours est seulement de 40 milles?

M. MCGREGOR: Non, car nous exploitons des services entre deux villes où le parcours est peu considérable.

La raison fondamentale pour laquelle il n'y a pas de service entre Moose Jaw et Regina, c'est que la compagnie tend de plus en plus à se servir d'avions

qui exigent des pistes d'atterrissage assez étendues. La construction de pistes capables de recevoir des appareils de modèle Viscount serait très coûteuse dans toutes ces localités. Vous connaissez sans doute d'autres villes comme Moose Jaw ou Medicine Hat qui possèdent des aéroports qu'on a aménagés dans le cadre du Programme de formation aérienne de l'Empire et qu'on n'aurait probablement jamais construits autrement.

M. PASCOE: Il s'agit d'un vaste aéroport. Je me demande s'il y a moyen d'y établir un service.

M. MCGREGOR: J'ignore si cet aéroport peut recevoir des Viscounts.

M. SEAGRIM: Je ne le crois pas. Il y a seulement une piste qui peut peut-être servir aux Viscounts.

M. KENNEDY: J'aimerais à avoir quelques renseignements au sujet du transport aérien dans la région des Maritimes. Il arrive que l'on fasse 70 ou 80 milles en voiture pour aller accueillir un voyageur à l'aéroport. Mais la mauvaise température se met de la partie et l'avion que l'on attend fait une escale forcée à un autre aéroport, comme, par exemple, à Greenwood, situé à une centaine de milles de Halifax. Ou bien, si la température est plus mauvaise, l'envolée est annulée.

A Halifax, le voyageur qui devait prendre l'avion n'est pas encore parti. Il commence à s'impatienter et à laisser éclater sa mauvaise humeur.

Le PRÉSIDENT: Il faut alors conduire une autre centaine de milles.

M. KENNEDY: J'ai eu moi-même une petite expérience dans ce domaine. J'ai téléphoné à l'aéroport pour demander qu'on fasse venir à l'appareil un individu qui attendait un voyageur venant de Montréal et dont l'envolée avait été retardée. On n'a pas pu trouver mon type. Il avait attendu l'arrivée d'un avion à deux heures et demie et le voyageur qu'il devait rencontrer n'était même pas monté à bord de l'avion à Montréal.

M. MCGREGOR: Toutes les régions situées près de l'océan sont sujettes à des brusques changements de température. Je peux comprendre sans peine que votre ami était contrarié.

M. KENNEDY: N'y a-t-il pas moyen de faire parvenir une liste de passagers à l'aérogare, afin que l'on sache le nom des passagers qui font partie d'une envolée et leur destination?

M. MCGREGOR: C'est ce qu'on fait d'habitude. Je ne vois pas la raison pour laquelle on n'a pas réussi à atteindre votre ami. Peut-être avait-il déjà quitté la salle d'attente des voyageurs. Nous comptons améliorer cet aspect de notre service au nouvel aéroport de Halifax, mais il n'est pas facile de remédier à la situation à Dartmouth.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais à revenir à la question des hôtesse étrangères que j'ai soulevée il y a un instant. Je crois savoir que vous faites du recrutement pour trouver les hôtesse dont vous avez besoin dans votre service.

Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas suffisamment de candidates à ce poste, même si vous vous montrez moins exigeants qu'auparavant?

M. MCGREGOR: Nous ne menons pas un programme actif de recrutement d'étrangers. Mais nous sommes toujours heureux d'accueillir dans notre service des commis et des hôtesse qui parlent plusieurs langues. En général, vous le savez sans doute, les Européens sont plus polyglottes que les Canadiens.

M. FRASER: J'aimerais à poser une question. Il y a quelque temps, monsieur McGregor, je vous ai demandé des renseignements au sujet de l'aérogare de Chicago. Y avez-vous apporté des améliorations? Je ne suis pas passé par cet aérogare depuis plus de six mois, mais c'était loin d'être satisfaisant lors de ma dernière visite.

M. MCGREGOR: Vous trouverez probablement l'aérogare plus propre qu'il ne l'était lors de votre dernier voyage.

M. FRASER: Dans ce cas, il s'agit là d'une véritable amélioration. Cet aérogare m'a paru très malpropre.

M. MCGREGOR: Comme vous le savez, une ligne aérienne qui se sert d'un aéroport en pays étranger est simplement locataire. Nous pouvons toujours présenter des critiques, mais nous ne pouvons pas forcer les propriétaires à faire des travaux de rénovation. Si vous faites un autre voyage à Chicago, vous trouverez sans doute qu'il y a eu de très grandes améliorations.

M. FRASER: Les voyageurs ne devraient pas être obligés de sonner une cloche. Il devrait y avoir quelqu'un à leur disposition.

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y a toujours quelqu'un à leur disposition à l'heure actuelle. Nous faisons huit envolées par jour à Chicago.

M. FRASER: Je répète que je n'y suis pas allé depuis six mois. Lors de mon premier voyage, il n'y avait personne à notre disposition.

M. FISHER: Il y a un moment, je vous ai demandé de nous donner lecture de la liste détaillée du nombre de voyageurs aux différents aéroports du Canada. Ce tableau formait l'annexe E du rapport en 1956. Mais je pense qu'il s'agit là d'un document trop technique et qu'il n'est peut-être pas à propos de le verser au compte rendu. Je me demande, cependant, si vous pouvez nous donner des renseignements moins détaillés sur cette question.

M. MCGREGOR: Certainement.

M. MITCHELL: Pouvez-vous me dire, monsieur McGregor, si l'on a songé à établir un service d'escale à Sudbury pour les envolées en direction de Montréal ou pour les envolées en direction de la tête des Grands lacs ou d'une ville située encore plus à l'ouest? A l'heure actuelle, il faut faire un détour par Toronto quand on va à Winnipeg. De même, il faut faire un détour quand on va à Ottawa ou à Montréal.

Le transport aérien à Sudbury se fait par Viscount à l'heure actuelle. Si le trafic est satisfaisant à l'aéroport de Sudbury, tant vers l'est que vers l'ouest, envisageriez-vous la possibilité d'y faire escale pour recueillir des voyageurs ou en laisser descendre dans une envolée entre Toronto et Winnipeg?

M. MCGREGOR: Nous inscrivons toutes les demandes de ce genre dans nos dossiers et nous faisons un relevé du volume du trafic. C'est de cette façon que nous avons inauguré un service entre Ottawa, Windsor et Winnipeg l'an dernier. Nous établirons un service d'escale à Sudbury ou à n'importe quel autre aéroport pourvu que le trafic y soit satisfaisant.

M. MITCHELL: En d'autres termes, vous tenez compte du volume du trafic à Sudbury pour juger si un tel projet est rentable?

M. MCGREGOR: Oui. C'est la ligne de conduite que nous suivons pour tous les aéroports de notre réseau.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais à poser une question à ce sujet.

Tenez-vous compte de la situation qui existe en Alberta lorsque vous préparez votre horaire annuel dans lequel vous déterminez l'heure des arrivées et des départs, les routes et les régions desservies? Les avions d'Air-Canada arrivent toujours trop tard pour permettre la correspondance avec les avions de la *Western Air Lines* qui font la navette entre Lethbridge et Calgary. En conséquence, les voyageurs qui désirent se rendre à Calgary restent en plan à Lethbridge. N'y a-t-il pas une coordination de vos horaires?

M. MCGREGOR: Il n'y a aucune coordination entre les horaires d'Air-Canada et ceux de la *Western Air Lines*.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvez-vous me dire pourquoi?

M. MCGREGOR: Parce que la compagnie *Western Air Lines* évite, de façon délibérée, la coordination de nos horaires et qu'elle le fait depuis cinq ans. Elle pense peut-être que cette attitude lui donne de meilleures chances d'obtenir un service à Calgary.

M. CARTER: D'après vous, monsieur McGregor, un service sans escale entre Montréal et St-Jean, à Terre-Neuve, serait-il rentable?

M. MCGREGOR: Il me faudrait hasarder une conjecture pour répondre à votre question.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à ce sujet?

M. BROOME: M. McGregor pourrait-il déposer la liste des billets de faveur qui ont été accordés au cours de l'an dernier? C'est là une question qui m'intéresse tout particulièrement.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler des billets de faveur qui ont été accordés aux députés, n'est-ce pas?

M. CARTER: Non, je veux parler de la liste des billets de faveur classifiés par catégories.

M. MCGREGOR: Je peux vous donner lecture de cette liste pour qu'elle soit consignée au compte rendu ou simplement la déposer.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il suffirait de la déposer.

M. FISHER: D'après une déclaration que le ministre des Transports a faite en Chambre, nous savons qu'Air-Canada lui a remis un rapport au sujet des billets de faveur accordés aux députés.

Auriez-vous la bonté, monsieur le ministre, de permettre à M. McGregor de nous faire savoir en quoi consistait ce rapport?

M. HEES: Je me ferai un plaisir de vous expliquer de nouveau de quoi il s'agit. J'ai simplement demandé à M. McGregor de me faire connaître le montant des frais qu'occasionnerait le transport aller-retour de chaque député entre Ottawa et l'aéroport le plus rapproché de sa résidence.

Le PRÉSIDENT: Chaque semaine, n'est-ce pas?

M. HEES: Il s'agissait seulement d'un voyage par semaine. Le coût d'un voyage aller-retour de tous les députés s'élèverait à environ \$25,000. J'ai également demandé à M. McGregor de me faire connaître le coût du transport des députés qui habitent à plus de 400 milles d'Ottawa. La différence est de \$3,000 seulement. Un voyage aller-retour de tous les députés qui habitent à plus de 4,000 milles de la capitale coûterait \$22,000.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avez-vous demandé le coût du transport des députés qui habitent à 1,000 milles ou plus de la capitale?

M. HEES: Non. Vous seriez étonnés d'apprendre combien la différence est minime.

M. BROOME: Quel serait le coût du transport des députés sur des parcours de 1,000 milles et plus?

M. HEES: Plus on examine cette situation et plus on comprend qu'il est impossible d'établir une limite de façon arbitraire. Les députés habitant un peu en deçà de cette limite protesteraient et trouveraient mille raisons pour montrer qu'ils ont plus besoin d'un billet de faveur que leurs confrères qui demeurent plus loin.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire, monsieur McGregor, s'il serait possible de laisser voyager les députés à bord des avions d'Air-Canada lorsqu'il y a des places disponibles et quelles seraient les difficultés qui pourraient en résulter.

M. MCGREGOR: Je le ferai volontiers si le ministre m'en donne la permission.

M. HEES: Très bien.

M. MCGREGOR: Nos propres employés voyagent d'après ce que nous appelons le système de places disponibles. Du moins, certains d'entre eux le font. En dépit de l'expansion de la compagnie, le nombre de ceux qui profitent de ce privilège est à la baisse. Nous avons fait un petit relevé à ce sujet il y a quelque temps. Au cours d'une semaine de l'été, 400 employés avaient obtenu des billets de faveur pour leurs vacances. De ce nombre, 150 ont été forcés d'abandonner l'avion sur lequel ils voyageaient et d'attendre parce qu'il n'y avait plus de places disponibles. Je n'ose prévoir ce qui arriverait si, dans presque la moitié des cas, les députés étaient obligés d'abandonner l'avion au cours d'un voyage.

Des VOIX: Très bien.

M. HEES: Nous lui causons suffisamment d'ennuis à l'heure actuelle.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous ne sauriez mieux dire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le volume du trafic aérien diminue-t-il considérablement pendant certains jours de la semaine?

M. MCGREGOR: Oui. Les billets de famille entrent en vigueur pendant ces jours-là. Mais nous sommes en train de nous aventurer sur un terrain dangereux.

M. HEES: M. McGregor a attiré mon attention sur un aspect intéressant de cette question et nous en avons examiné ensemble toutes les modalités. Il m'a fait remarquer que les députés désirent surtout prendre l'avion à ce temps-ci de l'année, lorsqu'ils réintègrent leur domicile pour une longue période.

M. BROOME: Nous avons déjà ce privilège lorsque nous rentrons chez nous. La session débute normalement en janvier et prend fin en juin.

M. HEES: Je pensais surtout aux sessions qui se prolongent, comme il y en a eu par le passé. Il faut alors revenir à Ottawa après un bref séjour au foyer. C'est justement au cours de cette période de l'été que le trafic d'Air-Canada est le plus fort, et il peut facilement arriver qu'un député soit obligé d'abandonner son avion et de faire des escales prolongées en cours de route.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions nous en tenir aux services et au matériel, plutôt que de parler du transport des députés à titre gratuit.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends très bien que la société Air-Canada est limitée en ce qui regarde la solution du problème. On construit au Canada un certain nombre d'aéroports, dont plusieurs aéroports municipaux. Celui d'Edmonton est un bon exemple. Il sera construit à 18 milles du centre de la ville. Un de vos problèmes, c'est précisément la concurrence de la part des autres moyens de transport. Y a-t-il moyen pour Air-Canada ou la Commission des transports du Canada de faire comprendre aux autorités municipales et provinciales que vous perdrez une forte proportion de votre trafic si l'on continue d'aménager les aéroports si loin des centres urbains sans considérer le temps qu'il faut à une personne pour faire le trajet entre l'aéroport et le centre de la ville.

M. MCGREGOR: Ce problème a plusieurs aspects. Nous regrettons toujours de voir la durée du transport terrestre augmenter, par rapport à la durée du vol, au fur et à mesure que la circulation des routes devient plus dense. Le résultat net, c'est que le temps épargné sur la durée du vol grâce aux avions plus rapides est annulé par l'augmentation du temps consacré au transport terrestre. D'autre part, dans les avis au ministère des Transports à cet égard, il faut prendre garde d'éviter qu'un aéroport soit construit trop près d'une ville et soit entouré de nouvelles maisons, surtout à cause du bruit auquel on peut s'attendre, dans une certaine mesure, des avions à réaction.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voilà justement le point que j'ai soulevé. Je crois que bon nombre de municipalités n'accordent pas de permis de construction dans les agglomérations urbaines, afin de ne pas empiéter sur le terrain dont vous aurez besoin pour les avions à réaction. Il me semble qu'on devrait s'efforcer de faire quelque chose afin de ne pas perdre, pour les mêmes raisons, les aéroports de nos principales villes.

M. MCGREGOR: Vous avez parfaitement raison.

M. CHEVRIER: Puis-je vous interrompre? Le ministre sait, j'en suis sûr, qu'on a adopté, il y a quatre ou cinq ans, une loi délimitant les zones de construction. Je voudrais savoir quels ont été les résultats de cette loi, surtout dans une ville comme Edmonton où la construction dans la banlieue augmente rapidement.

Le PRÉSIDENT: On pourrait aussi mentionner Calgary.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Edmonton occupe le deuxième rang pour la croissance parmi toutes les villes du Canada.

M. HEES: Les résultats de la loi sont excellents, si je suis bien informé.

M. FRASER: Permettez que je pose une question au président. Avez-vous songé à vous servir d'hélicoptères pour transporter les voyageurs de la ville à l'aéroport?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur, nous y avons pensé et nous avons fait une étude sérieuse de la question. Toutefois, nous ne sommes pas encore convaincus que l'hélicoptère, au stade actuel de son développement, soit avantageux au point de vue économique, du moins pour ce genre de travail.

M. FRASER: On les a beaucoup améliorés depuis un an.

M. MCGREGOR: D'accord; mais je connais un peu ce genre de service, à cause de la *New York Airways* qui exploite un service d'hélicoptères entre les trois principaux aéroports de la région métropolitaine de New-York. La société touche de fortes subventions et, malgré cela, je crois qu'elle éprouve des difficultés financières.

M. FRASER: De qui viennent les subventions?

M. MCGREGOR: Du gouvernement américain ou de l'Administration des ports de New-York.

M. CHEVRIER: Est-ce que le président pourrait nous dire un mot à ce sujet?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je voudrais poser une question qui fait suite à celle qui vient d'être posée. A-t-on étudié la possibilité d'exiger, comme condition requise pour l'extension des services aériens, que les municipalités intéressées modifient leurs règlements de circulation en vue de permettre un accès rapide aux aéroports? Certains règlements de circulation pour le trafic qui entre à l'aéroport semblent délibérément conçus pour éloigner la clientèle. Un bon nombre d'aéroports ne peuvent être déménagés. En conséquence, on doit s'adapter. A-t-on déjà songé à demander aux municipalités d'améliorer les accès aux aéroports, si on a l'intention d'augmenter les services aériens?

M. HEES: Pour ma part, je dirais que cela relève de la municipalité. Au fur et à mesure qu'elle se développe, la municipalité sait quelles seront les expansions futures. Elle devrait donc en tenir compte.

M. CHEVRIER: Voici la question que je voulais poser à M. McGregor. Vu le projet d'Air-Canada d'acheter de nouveaux avions, comme le *Vanguard* et le DC-6, comment les aménagements actuels des grands aéroports transcontinentaux du Canada pourront-ils répondre aux besoins de l'aviation? Devra-t-on rallonger ou renforcer les pistes d'atterrissage pour accommoder ces nouveaux appareils?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, oui. Toutefois, les pistes qui ont été construites récemment sont suffisantes.

M. CHEVRIER: Je suppose que les pistes actuelles peuvent recevoir les *Viscount*.

M. MCGREGOR: Dans la plupart des cas.

M. CHEVRIER: Mais sont-elles suffisantes pour les *Vanguard* et les DC-8 que vous avez l'intention d'acheter d'ici quelques années?

M. MCGREGOR: Vos remarques s'appliquent plutôt à ces derniers. Le ministre pourrait peut-être vous répondre à ce sujet.

M. HEES: Pour les avions turbo-propulsés, nous avons besoin d'une piste de 9,000 pieds au moins.

M. CHEVRIER: L'aéroport d'Uplands peut donc les recevoir.

Le PRÉSIDENT: Elle a presque deux milles de longueur.

M. CHEVRIER: Et à Malton et à Dorval?

M. MCGREGOR: On étend la piste à Dorval. La plus récente piste de Malton est satisfaisante. C'est exact, n'est-ce pas, M. Seagrim?

M. SEAGRIM: C'est exact.

M. CHEVRIER: Avez-vous l'intention d'acheter des *Britannia*?

M. MCGREGOR: Non, monsieur.

M. FRASER: Vous est-il nécessaire de modifier les pistes pour qu'elles résistent à cet effort additionnel?

M. MCGREGOR: Elles doivent être renforcées et rallongées.

M. FISHER: Je voudrais poser une question sur le service et les plaintes. Je voudrais faire part au président d'un grief constant à la tête des Lacs. C'est l'impossibilité d'obtenir une place pendant la plus grande partie de l'année, parce qu'il n'y a pas de places disponibles. J'espère que vous vous en souviendrez.

M. MCGREGOR: Au cours de certains mois de l'année?

M. FISHER: Oui, monsieur, et c'est la raison pour laquelle on insiste tellement là-bas pour obtenir des lignes aériennes qui feraient concurrence à Air-Canada.

M. MCGREGOR: Permettez-moi de dire un mot à ce sujet. J'ai parlé précédemment de la grande fluctuation du volume du trafic saisonnier. Air-Canada pourrait s'organiser pour répondre aux besoins des périodes de pointe, mais la société s'attirerait alors un déficit considérable, parce que les avions ne peuvent faire suffisamment de travail pendant la morte-saison et parce que le personnel qualifié pour le maniement et l'entretien de ces avions ne peut être employé au complet pendant la morte-saison. Notre société, comme toute autre société, se voit donc obligée de s'organiser, tant du point de vue du personnel que de celui du matériel, pour rencontrer le plus possible les besoins des périodes de pointe, sans toutefois y réussir parfaitement, si elle veut éviter des difficultés financières.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les services et sur l'expansion? Nous allons donc procéder à l'étude du matériel et des installations.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je voudrais poser une question sur le matériel et les installations. Parlons tout d'abord des hangars. Je me demande si vous pourriez nous indiquer la ligne de conduite générale,—mais peut-être n'y a-t-il pas de ligne de conduite générale,—en ce qui concerne la négociation d'un accord avec la direction d'un aéroport municipal pour la fourniture ou le partage des installations d'entretien et de réparation dont vous avez besoin. J'admets que, dans un bon nombre de cas, il ne s'agit que de l'entretien des avions, car vous avez des endroits désignés pour la réparation. Avez-vous des normes fixes ou est-ce par négociation que vous

arrivez à déterminer si vous participerez avec la municipalité dans le financement d'un hangar?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas de normes fixes. Nous négocions à cet égard selon nos besoins. Cela dépend des circonstances, si, par exemple, un avion doit attendre à un endroit particulier, s'il est opportun, pour une raison ou pour une autre, de poster ce que nous appelons un avion de sécurité à tel ou tel endroit. Notre partage d'un hangar qui sert à plus d'une ligne aérienne dépend de nos besoins particuliers à un endroit donné.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Imaginons une situation, à Ottawa, par exemple, dans laquelle vous avez un avion disponible au cas où un mécanicien ne pourrait effectuer qu'une inspection superficielle et qu'il trouverait qu'un moteur tourne trop vite ou qu'il ne fonctionne pas bien. Le mécanicien doit alors obtenir des directives de Montréal, c'est-à-dire de la base de réparation la plus rapprochée, n'est-ce pas?

M. GOLDEN: C'est cela, dans le cas d'Ottawa.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Envisagez-vous la possibilité d'obtenir quelques avions supplémentaires pour parer à cette difficulté? N'est-il pas vrai que vous ne gardez ce genre d'avions qu'à trois endroits du Canada?

M. MCGREGOR: Cela varie selon le genre d'avions, mais je crois qu'il y a quelque huit ou neuf avions désignés comme avions de sécurité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il y a huit ou neuf bases pour les avions de sécurité?

M. MCGREGOR: Il y a peut-être trois avions de sécurité à la même base, à Montréal ou à Toronto, par exemple.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est le nombre de bases qui m'intéresse. Y a-t-il trois bases?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est exact, en ce qui concerne les avions de sécurité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Croyez-vous que cela suffise pour assurer l'entretien des avions et la régularité des horaires?

M. MCGREGOR: Pardon, il y en a quatre: Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ne croyez-vous pas qu'il sera nécessaire d'augmenter le nombre de ces avions avec le nouvel équipement et la concurrence à laquelle vous devrez faire face?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. BROOME: Je suppose que vous achetez les deux *Constellation* parce que vous craignez de ne pas recevoir les *Vanguard* avant 1961?

M. MCGREGOR: Pas du tout. Nous nous attendions de recevoir les *Vanguard* en 1961 et c'est toujours vrai.

M. BROOME: C'est pourquoi vous avez acheté les *Constellation*?

M. MCGREGOR: J'ai cru comprendre que vous disiez que c'était la raison du retard.

M. BROOME: Non, vous avez acheté les *Constellation* pour vous permettre d'attendre les *Vanguard*. Si je comprends bien votre rapport, les *Constellation* ne feront pas partie de votre flotte régulière.

M. MCGREGOR: En effet, nous ne nous attendons pas de continuer l'exploitation des *Super Constellation* après l'année 1961.

M. BROOME: Dieu merci!

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez pas l'intention, je suppose, d'améliorer la cuisine des *Constellation*?

M. MCGREGOR: Nous faisons l'installation du radar dans les *Super Constellation*, comme il est dit dans le rapport. Nous avons déjà installé des réservoirs à la pointe des ailes de tous les *Super Constellation* sauf un.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'améliorerez pas la cuisine des *Super Constellation*? J'ai entendu dire que les cuisines de ces appareils sont inférieures à la normale.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'elles le soient.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez qu'un seul appareil de chauffage pour le café.

M. MCGREGOR: Nous n'avons qu'un seul appareil de chauffage?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez qu'une seule plaque de chauffe.

M. MCGREGOR: On ne m'a jamais dit que le rendement des appareils pour préparer le café est insuffisant.

M. CHEVRIER: Pour quelles envolées avez-vous l'intention de vous servir des *Vanguard*?

M. MCGREGOR: Les *Vanguard* serviront pour les deux envolées de New-York, pour toutes les envolées transcontinentales, sauf les envolées sans escales et les envolées comportant une seule escale, et pour le service des Caraïbes.

M. CHEVRIER: Cela veut dire que les *Vanguard* remplaceront les *Viscount* pour l'envolée de New-York, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. CHEVRIER: Que ferez-vous des *Viscount*? Les emploierez-vous pour les parcours moins longs?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous aurons un surplus de *Viscount* à ce moment-là. Nous parlons évidemment de l'année 1961. J'espère que le trafic créé sur les parcours moins longs emploiera la flotte entière.

M. BROOME: A ce moment-là, augmenterez-vous le chargement?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Êtes-vous satisfait à l'heure actuelle, monsieur McGregor, des règlements qui régissent la circulation aérienne en ce qui concerne la prévention des accidents, surtout dans les zones de vol de vos avions, et en ce qui concerne la protection contre les avions militaires?

M. MCGREGOR: Je crois que les règlements, dans leur ensemble, sont satisfaisants. Personnellement, je voudrais voir une plus grande séparation entre les opérations militaires et les opérations civiles aux aéroports. Je crois que, à la suite des expériences vécues par les lignes aériennes de l'Amérique du Nord en ce qui concerne les menaces de collision de deux avions qui se préparent à atterrir, les règlements ont été modifiés d'une façon satisfaisante et que, dans certains cas, les voies aériennes ont été éloignées des zones dangereuses.

Les lignes aériennes, de toute évidence, n'aiment pas cette façon de résoudre le problème, parce qu'elle augmente les frais d'exploitation en augmentant la longueur moyenne des envolées. Toutefois, je crois qu'il s'est fait beaucoup de progrès au Canada, tout particulièrement à cause de l'introduction graduelle de la surveillance-radar.

S'il m'est permis d'exprimer une opinion personnelle à cet égard, je dois dire que j'aimerais à voir adopter comme principe fondamental la séparation des opérations civiles et des opérations militaires aux aéroports.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je voudrais poser une question au Ministre. Est-ce qu'on essaie de donner suite à de telles recommandations là où il est

possible de le faire, par exemple là où il existe d'anciens champs d'aviation de l'ARC qui pourraient servir au vol non commercial?

M. HEES: Nous accordons toute l'attention possible à de telles recommandations. Les petits avions privés, par exemple, sont séparés des autres aux aéroports commerciaux. La plupart d'entre nous savent qu'à Toronto les avions non commerciaux se trouvent à l'aéroport de l'île. Quand cela est possible, nous tenons ces opérations séparées les unes des autres.

M. CHEVRIER: Combien d'aéroports au Canada sont des exploitations conjointes, c'est-à-dire des entreprises à la fois civiles et militaires?

M. HEES: Je l'ignore.

M. CHEVRIER: Connaissez-vous la réponse à cette question, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Je ne connais pas la réponse exacte, mais le nombre est assez considérable.

M. CHEVRIER: Comment se compare-t-il à celui des États-Unis?

M. MCGREGOR: Je crois que la séparation est plus grande, en proportion.

M. CHEVRIER: Aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cela s'applique à tous les aéroports à l'ouest de Montréal, c'est-à-dire à Vancouver, à Calgary, à Edmonton, à Saskatoon et à Regina, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: A l'heure actuelle Montréal est également une base militaire, puisque le Commandement du transport aérien s'y trouve. Cela est vrai aussi de Dartmouth.

M. CHEVRIER: Je suppose que la séparation complète coûterait une somme d'argent très considérable?

M. MCGREGOR: En effet, cela coûterait très cher.

M. MITCHELL: A propos du paragraphe sur le personnel, monsieur McGregor, pouvez-vous me dire si les hôtesse de l'air doivent nécessairement être des infirmières diplômées?

M. MCGREGOR: Non, monsieur, cette condition n'est plus requise depuis l'an dernier.

M. CHEVRIER: A propos de la rubrique intitulée "projets d'avenir", je constate que vous avez l'intention de créer une base de réparations et d'entretien pour les DC-8 et les *Vanguard*. Cette base sera-t-elle établie à Dorval?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: A quel endroit à Dorval?

M. MCGREGOR: La meilleure précision que je puis vous donner, c'est que ce sera dans la partie nord-ouest de l'aéroport, près de la Côte Vertu.

M. CREAGHAN: Je crois, monsieur McGregor, que vous avez récemment inauguré un nouveau service entre Toronto et Moncton (Nouveau-Brunswick). Pourriez-vous nous dire quel est le coefficient de chargement de ce service?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas le coefficient de chargement de cette envolée à l'heure actuelle, mais je pourrais l'obtenir.

M. CREAGHAN: Le service n'a été inauguré que le mois dernier, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur. Je crois que l'envolée a commencé avec l'horaire du 28 juin.

M. CREAGHAN: L'envolée a été inaugurée grâce à l'arrivée des nouveaux appareils *Viscount*, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, monsieur. Les raisons de l'établissement de ce service sont le volume de trafic entre ces deux points, comme dans le cas de Sudbury, ainsi que le désir de la société d'éviter les atterrissages inutiles lorsque le trafic direct justifie une envolée sans escales. Il en résulte un meilleur service, des frais moins élevés et une réduction de la grande congestion qui existe à la plupart des rampes des aéroports.

M. FISHER: Le moral du personnel a-t-il été atteint par les discussions ou les allusions de concurrence et les rumeurs de changements possibles dans la structure de la société?

M. MCGREGOR: Il y a une inquiétude générale à la suite des déclarations qui ont été faites, mais je crois que la plupart des employés sont bien au courant de la situation financière de la société.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'est-il pas vrai, monsieur McGregor, que le sentiment qu'on a éprouvé a été un sentiment d'espoir fondé sur ce principe qu'une ville qui n'a qu'un seul journal n'est pas aussi bien partagée qu'une ville qui a deux journaux?

Le PRÉSIDENT: Cessons immédiatement la discussion de cet aspect.

M. BROOME: En ce qui concerne le tarif-voyageurs, le rapport indique que l'écart entre le billet de première classe et le billet de la classe touriste est maintenant le même qu'aux États-Unis. Comment se comparent les taux de première classe ici et aux États-Unis pour le même trajet?

M. MCGREGOR: Je devrai séparer ma réponse en trois parties.

En deçà de 500 milles, nos taux de première classe par voyageur-mille sont inférieurs à ceux des États-Unis. Pour un voyage de 500 milles, les taux sont identiques ou presque: l'écart est d'un centième de cent. Au delà de 500 milles, nos taux par voyageur-mille sont plus élevés que ceux des États-Unis. La moyenne générale est presque exactement la même. Je crois que le chiffre exact d'Air-Canada sur les routes aériennes de l'Amérique du Nord est de 6.14 cents.

M. BROOME: Vous dites que c'est là la moyenne?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur, la moyenne générale du service domestique.

M. BROOME: C'est le tarif par voyageur-mille?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur, ce qui comprend aussi le tarif-voyageurs de la classe touriste.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai une question à poser qui est semblable à une question que j'ai déjà posée à M. Gordon. Est-il vrai,—et veuillez nous donner vos commentaires à ce sujet,—que la plupart des lignes aériennes des États-Unis éprouvent de grandes difficultés financières à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: En effet, je crois que c'est là une remarque très juste. Les lignes aériennes ont déclaré que leur situation financière est très difficile et je suis moralement certain qu'elle l'est. Je suppose qu'il est vrai qu'elles sont partiellement responsables de cette situation. Elles ont demandé, il y a environ un an, une augmentation considérable des taux. Pour justifier cette augmentation, elles n'ont pas hésité à déprécier leur situation financière. Or, quand l'augmentation leur a été refusée, les sources de revenus qui devaient leur assurer une mise de fonds en vue d'immobilisations considérables,—pour les avions à réaction et autres besoins,—leur ont naturellement répondu que, si la situation était aussi pénible qu'elles le prétendaient et étant donné que l'augmentation des taux leur avait été refusée, elles n'avaient pas l'intention de leur prêter de l'argent. Les compagnies de transport se sont trouvées dans une situation encore plus désavantageuse.

M. CHEVRIER: Monsieur McGregor, pouvez-vous nous donner des exemples de lignes aériennes aux États-Unis qui ne sont pas subventionnées par le gouvernement et qui ont fait banqueroute?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Il y en a qui sont venues à deux doigts de la banqueroute. Il y a eu des cas de fusionnement qui avaient probablement pour but d'éviter la banqueroute, tels celui de la *Colonial Airlines*.

M. CHEVRIER: Sûrement cela ne s'applique pas uniquement aux lignes aériennes des États-Unis? J'imagine que cela est vrai des lignes aériennes du monde entier.

M. MCGREGOR: Oui, monsieur.

M. FISHER: Je crois comprendre que les sociétés de transport des États-Unis dont l'horaire n'est pas fixe ont beaucoup de difficultés.

M. MCGREGOR: En effet, deux de ces sociétés ont cessé leurs exploitations.

M. FISHER: Il m'est arrivé parfois de soutenir que nous aurions besoin, ici au Canada, de plus de compagnies de transport sans horaire fixe. Avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous ayons besoin d'un plus grand nombre de ces compagnies que nous en avons déjà. De fait, depuis la fin de la construction de la ligne DEW, je crois que nous avons un surplus de lignes aériennes sans horaire fixe. Un bon nombre de ces compagnies éprouvent de grandes difficultés financières.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous n'avez plus de questions à poser en ce qui concerne la rubrique "planification", il serait à propos de proposer l'approbation du rapport annuel.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je propose l'approbation du rapport.

M. FISHER: J'appuie la proposition.

La motion est adoptée.

M. FISHER: Permettez-moi de féliciter le président du Comité. En consultant les dossiers des années précédentes, je constate que les rapports annuels du National-Canadien et d'Air-Canada n'ont pas été adoptés si rapidement depuis un grand nombre d'années.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Grâce à l'aide de la météo.

M. HEES: Nous avons eu un président très actif.

M. FISHER: Je crois que nous devrions nous réjouir d'avoir adopté une nouvelle méthode d'étude.

Le PRÉSIDENT: Veuillez croire, messieurs, que j'apprécie vos compliments; mais, à mon sens, vous n'avez pas mentionné la vraie raison de notre succès.

La vraie raison est la compétence de tant de nouveaux membres du Comité.

M. HEES: Après l'expression de ces nobles sentiments, je crois que nous devrions ajourner la séance.

M. CHEVRIER: Je proteste. Je voulais proposer l'adoption, mais je ne puis le faire maintenant.

SÉANCE DU SOIR

MARDI 15 juillet 1958

8 heures du soir

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Il nous reste encore beaucoup de travail à faire. L'ordre du jour commence par le budget des immobilisations d'Air-Canada pour l'année 1958.

AIR-CANADA—BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1958

Application des fonds

Immeubles et matériel	\$42,000,000
Re-financement d'emprunts—	
Chemins de fer Nationaux du Canada	5,000,000
Remboursement d'emprunts—	
Banque de la Nouvelle-Écosse	5,000,000
Capital de roulement supplémentaire	3,000,000
	<u>55,000,000</u>

Source des fonds

Provisions de dépréciation	<u>10,000,000</u>
Emprunts des chemins de fer Nationaux du Canada	\$45,000,000

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATÉRIEL—ANNÉE 1958

	Projets anté- rieurement autorisés	Nouveaux Projets	Total
AVIONS ET PARTIES CONSTITUANTES			
Avions.....	\$ 23,820,000	\$ 2,800,000	\$ 26,620,000
Projets d'amélioration.....	370,000	2,540,000	2,910,000
Pièces de rechange.....	1,640,000	1,200,000	2,840,000
Total.....	\$ 25,830,000	\$ 6,540,000	\$ 32,370,000
INSTALLATIONS AU SOL ET COMPOSANTS			
Moyens de communication au sol.....	\$ 10,000	\$ 15,000	\$ 25,000
Remises et ateliers.....	290,000	455,000	745,000
Rampes d'atterrissage.....	55,000	160,000	215,000
Véhicules à moteur.....	135,000	530,000	665,000
Matériel de bureau.....	120,000	410,000	530,000
Matériel divers.....	390,000	185,000	575,000
Total.....	\$ 1,000,000	\$ 1,755,000	\$ 2,755,000
BÂTIMENTS ET AMÉLIORATIONS.....		\$ 6,575,000	\$ 6,575,000
FRAIS IMPRÉVUS.....		\$ 300,000	\$ 300,000
TOTAL, IMMEUBLES ET MATÉRIEL.....	\$ 26,830,000	\$ 15,170,000	\$ 42,000,000

NOTES: Les dépenses relatives à chacune des rubriques susmentionnées peuvent dépasser le montant indiqué dans une proportion n'exédant pas 10 p. 100, sans autre approbation, pourvu que les dépenses totales relatives aux dites rubriques ne dépassent pas \$42,000,000.

Les premiers versements indiqués dans ce budget pour les avions, les moteurs et les immeubles comprennent les engagements relatifs aux dépenses des années subséquentes et ces engagements, ainsi que les engagements inclus dans des budgets approuvés antérieurement, donnent le total suivant des engagements financiers pour les prochaines années:

Année	Engagements financiers pour les prochaines années		
	Engagements approuvés antérieurement	Engagements du budget de 1958	Total des engagements futurs
1959	\$ 20,514,000	\$ 14,141,000	\$ 34,655,000
1960	37,890,000	—	37,890,000
1961	28,041,000	—	28,041,000
	\$ 86,445,000	\$ 14,141,000	\$100,586,000

M. BROOME: Comment le National-Canadien peut-il prêter de l'argent quand il accuse un déficit? Je me rends compte que ma question est un peu paradoxale.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que c'est nous, les contribuables, qui prêtons cet argent au moyen de nos impôts.

Monsieur McGregor, ne devriez-vous pas nous fournir un exemplaire de l'état financier d'Air-Canada?

M. G. R. MCGREGOR (*Président d'Air-Canada*): Nous en avons fourni quelques exemplaires au secrétaire qui devait vous les remettre, je crois. En effet, c'est bien le document dont il s'agit.

M. PASCOE: Nous en avons tous un exemplaire.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Vous pouvez constater que la première page n'est qu'un résumé. Quelqu'un désire-t-il interroger monsieur McGregor au sujet des points mentionnés dans ce résumé sous les rubriques "avions et matériel accessoire, avions, projets d'amélioration, pièces de rechange pour avions?"

M. MCGREGOR: Tout en admettant que la question de M. Broome est plutôt plaisanterie, je tiens à y répondre.

Le National-Canadien, comme vous le savez, soumet chaque année à l'approbation de la Chambre, une Loi de finance et de garantie. Jusqu'ici, Air-Canada a été considéré comme une société affiliée, appartenant entièrement au réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, qui, de fait, a joué le rôle de banquier d'Air-Canada.

La société des chemins de fer Nationaux du Canada est avisée du montant des dépenses de premier établissement d'Air-Canada et cette somme est insérée dans la Loi de finance et de garantie; Air-Canada paie le taux d'intérêt courant au réseau des chemins de fer Nationaux. Le gouvernement fournit au National-Canadien les sommes qui doivent être versées ensuite à Air-Canada.

Le dernier prêt qui a été fait d'après cette méthode portait un intérêt de $4\frac{1}{4}$ p. 100.

M. BROOME: Qu'entendez-vous par "projets d'amélioration"?

Le PRÉSIDENT: M. McGregor va répondre à votre question.

M. MCGREGOR: Cette rubrique comprend les haut-parleurs installés dans la cabine des passagers et permettent de communiquer avec les passagers, les dispositifs de délestage du carburant, les installations de radar-météo dans les *Super Constellation* et les *Viscount* et les dispositifs de contrôle du poids des chargements. M. Seagrim se fera un plaisir de vous donner des précisions à ce sujet, si vous le désirez.

M. BROOME: Cela n'est pas nécessaire. Je voulais simplement savoir ce que comportait la rubrique "améliorations aux appareils".

M. MCGREGOR: Très bien.

M. FISHER: Le National-Canadien touche-t-il des dividendes pour les actions qu'il détient dans la Société Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par "pièces de rechange pour les avions"?

M. MCGREGOR: Ceci comporte tout le matériel accessoire de rechange servant à l'entretien et à la remise en état des appareils, y compris les moteurs.

Le PRÉSIDENT: Ainsi que les installations au sol et le matériel accessoire?

M. FISHER: Sous la rubrique "projets d'améliorations", a-t-on finalement décidé si on adjoindrait ou non un mécanicien navigant dans les avions d'un certain modèle?

M. MCGREGOR: Pas encore. Le genre d'appareil en question est le DC-8 dont la carlingue est construite de façon à ce que le pilote puisse conduire l'appareil avec ou sans mécanicien navigant. Après avoir étudié cette question, la compagnie a fait savoir à l'organisme qui avait soulevé ce point que le coefficient de chargement de la carlingue ne serait connu qu'après qu'on aurait mis l'appareil à l'essai et qu'on aurait effectué des envolées. Il sera ensuite décidé si l'on adjoindra ou non un mécanicien navigant au pilote, compte tenu des règlements gouvernementaux qui s'appliquent en cette matière.

M. FISHER: On a donc pris une décision à ce sujet?

M. MCGREGOR: Pas encore. Il faudra tout d'abord mettre l'appareil à l'essai.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les avions et le matériel accessoire?

Examinons maintenant les installations au sol et le matériel accessoire qui s'y rattache, les voies de télécommunication terrestres, les hangars et ateliers, les rampes et les véhicules motorisés.

M. FISHER: C'est peut-être faire preuve d'ignorance que de poser la question que je vais poser. J'aimerais avoir des explications au sujet des installations qui appartiennent au ministère des Transports et dont Air-Canada fait usage. Je vous saurais gré de me dire aussi, au sujet des télécommunications terrestres, si les sommes que vous versez aux divers aéroports comprennent les contributions qui donnent droit à ce genre de service.

M. MCGREGOR: Ce sont en effet des contributions. Je crois, cependant, que ces sommes sont loin de représenter le coût véritable de ces services. Elles constituent seulement une certaine compensation. Ces contributions sont imposées à toutes les lignes aériennes qui font usage des installations en question.

M. FISHER: Le ministère des Transports subventionne peut-être la Société Air-Canada, mais ne fait-il pas la même chose pour les autres compagnies aériennes qui font usage de ces aménagements?

M. MCGREGOR: Cela peut être. Je ne suis pas au courant des contributions versées par les autres compagnies.

M. FRASER: Nous lisons ici "Rampes". Devons-nous entendre par là les routes qui conduisent à l'aéroport?

M. MCGREGOR: Nous désignons par ce terme le terrain situé en face de l'aérogare. Il n'est pas question de faire des dépenses pour ces rampes. La rubrique est un peu trop abrégée. Elle comprend les véhicules qui servent à charger et à décharger la cargaison des avions, les escaliers de chargement et les tracteurs dont on se sert pour mettre les avions en place. Cette rubrique devrait se lire "Matériel employé sur les rampes".

M. FISHER: En ce qui concerne le mobilier de bureau, je suis frappé de l'effectif qui est requis pour s'occuper des passagers. Je ne parle pas ici de l'effectif de votre bureau. Fait-on présentement une étude sur la possibilité d'installer des appareils électroniques qui permettraient de réduire le personnel?

J'ai été stupéfié de constater, en voyant par hasard la liste du personnel dont vous disposez à la tête des Grands lacs. Le nombre des employés à cet endroit semble très élevé, compte tenu du nombre de passagers qui s'y arrêtent. Prend-on les mesures afin de diminuer le personnel stationné à cet endroit?

M. MCGREGOR: Si vous parlez du personnel préposé au service de retenue des places, nous faisons mention, à la page 12 du rapport annuel, de la mise au point d'un nouvel appareil automatique pour le service de retenue des places, qui nous permettra de diminuer considérablement le personnel qu'il nous faudra à l'avenir pour ce service.

Il s'agit d'un dispositif bien unique en son genre. De fait, nous en sommes fiers. Comme tout ce qui se rattache à l'industrie aéronautique, cependant, cet appareil est coûteux. Toutefois, nous l'adopterons si nous constatons qu'il nous permet d'effectuer des économies. Nous sommes assurés de plus qu'il éliminera bon nombre d'erreurs "humaines".

M. FISHER: L'achat de cet appareil est-il compris dans la rubrique "Mobiliier de bureau"?

M. MCGREGOR: Non.

M. FISHER: Cette rubrique comprend-elle tout le mobiliier de bureau?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Les bureaux sont-ils réunis par un réseau de télécommunication?

M. MCGREGOR: Le réseau téléphonique sera centralisé et les communications seront assurées par le service de télécopieur du National-Canadien.

M. FISHER: C'est un service "Telex"?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. BROOME: Ces installations d'appareils de communication sont-elles réparties entre plusieurs bureaux régionaux?

M. MCGREGOR: Il y aura une centrale de contrôle qui assurera le service de retenue des places pour toutes les régions du Canada, à l'exception des villes de Vancouver et de Victoria.

M. CHOWN: Monsieur le président, nous n'avons pas dans ce budget les chiffres des dépenses en immobilisations pour 1957. Il serait peut-être utile à l'avenir d'indiquer en regard de chaque crédit les sommes dépensées l'année précédente. Ces renseignements figurent ailleurs dans votre rapport et le vérificateur de la Société pourrait les corriger pendant que nous examinerons d'autres points. Nous pourrions revenir à ce sujet plus tard et inscrire ces données en regard de chaque prévision budgétaire.

M. MCGREGOR: Je peux vous fournir les renseignements demandés dès maintenant. Le budget des dépenses en immobilisations pour 1957 atteint la somme de \$27,755,000 et les dépenses réelles se chiffrent à \$25,572,409.

M. CHOWN: Ces sommes doivent-elles figurer sous la rubrique "Avions et matériel accessoire"?

M. MCGREGOR: Cette somme représente le budget des dépenses totales en immobilisations pour 1957.

M. CHOWN: Je m'excuse, mais je n'ai pas saisi ces chiffres.

M. MCGREGOR: Le montant de \$27,755,000 représente les crédits approuvés par le Comité de l'an dernier et les dépenses réelles en immobilisations se sont élevées à \$25,572,409.

M. FISHER: Vos dépenses aux fins d'achat et d'entretien de véhicules moteurs tant pour l'an dernier que pour cette année demeurent, du moins il me semble, assez élevées. Aux yeux d'un nouveau membre du Comité comme je le suis, ces sommes paraissent plutôt élevées. A quoi servent ces sommes?

M. MCGREGOR: La plus grande partie de ces dépenses est destinée à l'achat et à l'entretien de véhicules de chargement et autres véhicules servant au transport de la cargaison aérienne et des colis du service de messageries et à l'achat de grues de chargement. Le coût de ce matériel s'élève à \$342,000. Pour l'achat et l'entretien de débarcadères destinés aux avions de modèle DC-8, \$15,000; pour l'achat et l'entretien de groupes électrogènes au sol, appareils reliés aux avions, dès que les moteurs de ceux-ci sont éteints, et qui assurent la continuation du courant électrique à toutes les parties utiles de l'appareil, \$112,000.

M. PASCOE: Monsieur McGregor, la rubrique "projets déjà autorisés" comprend-elle des projets approuvés l'an dernier ou déjà réalisés? Qu'est-ce qui en est au juste?

M. MCGREGOR: Que voulez-vous dire?

M. PASCOE: Les projets compris sous la rubrique "Projets déjà autorisés", quand ont-ils été approuvés?

M. MCGREGOR: Certains projets ont été autorisés l'an dernier, d'autres l'ont été l'année précédente. Dans le domaine de l'aéronautique, voyez-vous, il faut noter que certains appareils commandés au cours d'une année prennent parfois jusqu'à trois ans avant d'être livrés. Il s'ensuit que, dans nos prévisions budgétaires, il y a des engagements pour l'avenir, engagements qu'il nous faut tenir au cours de l'année de l'échéance, conformément à la commande initiale.

M. PASCOE: La Société se propose-t-elle de dépenser cette année ces sommes qui figurent sur la présente liste?

M. MCGREGOR: Vous voulez savoir si certaines dépenses qui figurent sur la présente liste seront faites au cours de l'année?

M. PASCOE: C'est cela.

M. MCGREGOR: Les sommes déjà approuvées au chapitre des dépenses pour 1958 seront versées.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Permettez-moi, monsieur McGregor, de formuler ici certaines remarques que j'ai toujours négligées de faire jusqu'ici. Il me semble qu'un des points sur lesquels on devrait faire porter le plus grand effort ou du moins un effort plus grand est d'accélérer la manutention des colis pendant le déchargement des avions.

La situation à cet égard est meilleure à certains aéroports qu'à d'autres. Je remarque depuis bon nombre d'années que la manutention des bagages n'est pas la même à New-York, à Chicago, à Toronto, à Montréal ou ailleurs. A certains aéroports, la manutention des bagages se fait très rapidement. Souvent à Toronto, par exemple, on est obligé d'attendre longtemps. Parfois cela se produit aussi à Montréal. L'autre jour, je débarquais d'un avion à Montréal,— je crois même vous avoir vu, monsieur McGregor, débarquer du même avion,— et nous avons dû attendre un bon moment pour nos bagages. Ces retards se produisent parfois à Ottawa. A d'autres occasions, alors que j'étais à New-York, où le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises est très considérable, j'ai été surpris de constater la rapidité du service à cet endroit.

Je ne poserai aucune question ici. Je me permettrai simplement d'offrir une suggestion. Je crois qu'il est nécessaire d'adopter une méthode plus rapide de manutention des bagages. C'est très fâcheux à certains moments, pour une dame, par exemple, qui est accompagnée d'une couple d'enfants, d'attendre que ses bagages soient débarqués de l'avion. Le public n'a pas d'objection à faire une quinzaine de milles pour se rendre à l'aéroport, mais il n'aime pas attendre longtemps la livraison des bagages. Nous devrions, mon avis, accorder toute notre attention à la manutention plus rapide des bagages.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Est-ce que souvent ce n'est pas le personnel qui est cause de ce retard plutôt que les installations? Le matériel accessoire est à peu près de même d'un bout à l'autre du Canada, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Le matériel accessoire est identique dans tous nos aéroports. Je ne crois pas qu'il faille imputer la faute au personnel; il faut plutôt tenir compte des aménagements disponibles aux aéroports. Certains aéroports sont beaucoup mieux équipés que d'autres pour la manutention rapide des bagages; il y a aussi une différence entre un port escale et un port terminus. Dans un cas d'une envolée directe de Montréal à Toronto, avec escale à Ottawa, le personnel préposé aux bagages doit veiller à ne pas décharger à Ottawa les bagages qui sont destinés à Toronto ou à Montréal. Naturellement, si cet avion doit être vidé, on peut procéder beaucoup plus rapidement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je suppose que l'aménagement d'escaliers rentrants pour desservir les nouveaux avions sera assez élevé. J'ai été quelque peu embarrassé à Vancouver en débarquant de l'avion russe 104. Nous avons dû descendre un gradin d'un pied avant de pouvoir atteindre l'escalier rentrant.

M. MCGREGOR: Cette rampe motorisée destinée au débarquement des passagers est vraiment remarquable. Je crois même qu'on pourrait y faire descendre des gens d'un deuxième étage.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai dû débarquer sur la piste de l'Aviation royale.

M. FISHER: Si nous comparons les dépenses en immobilisations de l'année dernière avec celles de cette année, nous constatons que vos reports de crédits pour 1956 s'élevaient à \$2,371,000. Cette année, les "projets déjà autorisés" équivalent-ils aux montants indiqués dans cette colonne de reports de crédits de l'an dernier?

M. MCGREGOR: Non.

M. FISHER: Il s'est donc opéré des modifications dans la présentation de votre rapport.

M. MCGREGOR: Le report de crédits consiste en des sommes d'argent qui ont été incluses dans des budgets précédents pour des dépenses qu'on s'attendait de faire au cours de l'année en question et qui n'ont pas été faites pour une raison ou pour une autre.

En ce qui touche la question soulevée ici, une grande partie du report de crédits a trait au contrat relatif aux *Vanguard*. Quant aux projets déjà autorisés, cela a trait à un cas particulier. Laissez-moi tout d'abord vous faire remarquer que, lorsque nous commandons un appareil comme le DC-8, par exemple, nous versons une partie du prix d'achat et nous faisons ensuite des versements qui s'échelonnent durant la période qui suit jusqu'à ce que l'appareil soit livré. Voilà ce qui est compris dans la rubrique "projets déjà autorisés".

Le paragraphe est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant au mobilier de bureau. Avez-vous des questions à poser à ce sujet? On trouvera tout cela sous la rubrique "Matériel au sol et accessoires". Le montant de \$120,000 figure sous le titre de "Projets déjà autorisés" et celui de \$410,000 sous le titre de "Nouveaux projets", ce qui porte le total à \$530,000.

Quant à l'équipement divers, cela a trait à l'aménagement technique. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

Le paragraphe est approuvé.

Le PRÉSIDENT: "Bâtiments et améliorations", \$6,575,000. "Nouveaux projets". Cette somme représente le total des dépenses sous cette rubrique.

M. CHOWN: Combien se propose-t-on de dépenser à Winnipeg, monsieur le président?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous nous donner les renseignements pour chaque ville pendant que vous y êtes?

M. CHOWN: J'ai posé la question le premier.

M. MCGREGOR: Si cela vous intéresse, messieurs, je répondrai à votre question.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La chose n'est pas nécessaire. Il suffit que vous déposiez les renseignements.

M. CHOWN: Je vous écrirai une lettre à ce sujet.

M. MCGREGOR: Nous sommes à construire un nouveau poste de gardiens à l'aéroport de Winnipeg.

M. FISHER: Je serais mieux de me renseigner au sujet de Port-Arthur, autrement le candidat défait du parti conservateur s'occupera de faire les annonces là-bas.

Le PRÉSIDENT: Comment allez-vous déposer ces renseignements, par localités? Je ne vois pas la nécessité de faire cela pour toutes les localités du Canada.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pas à moins que les renseignements soient disponibles.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous la déposition de ces renseignements pour chaque localité?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je veux seulement obtenir les renseignements qui se rapportent à ma région.

M. HEES: Je crois qu'il ne s'agit que d'une demi-douzaine de villes en tout.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un s'oppose-t-il à cela?

M. MCGREGOR: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Il serait donc préférable de déposer ces renseignements.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est tout ce que je désirais, je croyais que vous alliez en faire la lecture.

M. MCGREGOR: Nous remettrons le document au secrétaire du Comité.

Le PRÉSIDENT: "Fonds de frais divers", \$300,000.

M. FISHER: C'est là une espèce de caisse de prévoyance, n'est-ce pas?

M. FRASER: Cette somme tient lieu de police d'assurance pour ainsi dire.

M. MCGREGOR: En effet. C'est le cas où les prévisions établies pour le coût de certains projets sont insuffisantes. En réalité, dans le budget général des dépenses, le fonds des frais divers est bien modeste et, cependant, je ne crois pas qu'il ait jamais été entièrement épuisé. L'an dernier, par exemple, nous n'avons même pas épuisé tous nos crédits budgétaires.

M. FISHER: Où sont indiquées les sommes versées pour les primes d'assurance tant pour la protection des passagers que pour les accidents et tout ce qui se rapporte à ce domaine?

M. MCGREGOR: Sous la rubrique "Dépenses d'exploitation", au verso du rapport. Vous savez sans doute que nous nous portons garants du premier \$1,500,000 de dommages dans les cas d'accidents aux gros avions et du premier million de dollars pour les appareils plus petits.

M. FISHER: Je ne savais pas cela, mais je suis heureux de l'apprendre.

Le PRÉSIDENT: "Immeubles et matériel", \$26,830,000; pour projets déjà autorisés, \$15,170,000; ce qui porte le total à 42 millions de dollars. C'est là un résumé de toutes les dépenses.

La rubrique est approuvée.

M. HARDIE: Monsieur le président, je me demande si M. McGregor pourrait me fournir des renseignements (pas maintenant, mais il pourra me les envoyer plus tard par la poste) au sujet de la dépense par voyageur-mille de chaque modèle d'appareils, le *North Star*, le *Viscount*, le nouveau DC-8 et le *Vanguard*.

M. MCGREGOR: Certainement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ces renseignements pourraient-ils être déposés? Ils pourraient nous être utiles.

M. FRASER: Indiquez aussi le nombre de sièges disponibles dans chaque appareil en spécifiant s'il s'agit de la classe touriste ou d'une autre classe.

M. MCGREGOR: Il y a une difficulté qui se présente. La disposition des sièges des appareils *Super Constellation* est différente pour les envolées transatlantiques et pour les envolées en territoire canadien.

M. HARDIE: Donnez les renseignements qui ont trait aux envolées en territoire canadien; c'est ce qui m'intéresse.

M. MCGREGOR: Voici ce que nous ferons. Nous vous donnerons les dépenses d'exploitation par mille et le nombre de sièges disponibles et de voyageurs-milles dans les deux cas.

M. HARDIE: Il y a une route aérienne de Québec à Sept-Îles n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Nous avons des avions qui partent de Québec pour Sept-Îles et qui passent par le poste de l'Aviation royale situé près de Chicoutimi. Ce n'est pas la route qui vous intéresse, n'est-ce pas? Peut-être voulez-vous parler de la route de Val d'Or?

M. HARDIE: Je veux parler de la route qui passe le plus au nord.

M. MCGREGOR: Le point le plus au nord est Val d'Or.

M. HARDIE: Pourriez-vous me donner en même temps le coût par voyageur-mille de l'avion dont Air-Canada se sert pour cette randonnée?

M. MCGREGOR: Vous pouvez obtenir ce renseignement tout de suite, car c'est le *Viscount* qui dessert ce circuit.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez mettre cette question de côté, monsieur Hardie, vous en aurez la réponse dans le rapport.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous recourez aux services d'une maison de publicité des États-Unis pour votre réclame, n'est-ce pas? Pouvez-vous justifier ce choix?

M. MCGREGOR: Sûrement. Nous y avons déjà songé. Ce changement a été apporté il y a environ deux ans, parce que nous avons pensé à cette époque que l'agence canadienne de publicité s'éloignait un peu de la formule en usage dans les revues américaines. Cependant, on ne fait appel aux services de l'agence américaine que pour la publicité faite dans la région d'outre-frontières desservie par Air-Canada. Cela ne représente qu'une très faible proportion de notre publicité.

M. FISHER: Quel est le nom de l'agence canadienne à laquelle vous vous adressez?

M. MCGREGOR: C'est la *Cockfield Brown and Company Limited*.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): S'agit-il d'un contrat permanent?

M. MCGREGOR: Non, monsieur. Aucun contrat n'a été signé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous retenez les services de la compagnie sans signer un contrat au préalable?

M. MCGREGOR: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Tenons-nous-en à l'étude du rapport. Si vous avez terminé l'étude de cette question, passons au prochain paragraphe, qui est très important.

M. FISHER: Qu'est-il advenu par suite de l'abandon par Air-Canada d'une certaine ligne aérienne en vue d'obtenir la ligne aérienne de Sept-Îles?

M. MCGREGOR: Vous voulez parler de l'abandon du service du Mexique?

M. FISHER: Précisément.

M. MCGREGOR: Nous surveillons le coefficient des chargements. Nous ne regrettons pas notre décision d'avoir fait cet échange.

M. FISHER: Vous n'avez pas regretté cette décision?

M. MCGREGOR: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez plus de questions à poser à ce sujet, je lirai le prochain alinéa dont voici le texte: "Les versements initiaux indiqués dans ce budget de dépenses aux fins d'achat et d'entretien d'avions, de moteurs et de bâtiments sont accompagnés d'engagements financiers pour les années à venir. Ces engagements avec ceux qui sont inscrits au budget des dépenses déjà approuvées, nous révèlent des engagements totaux pour les années à venir comme suit". Veuillez remarquer ici au bas de la page que, pour l'année 1959,

la somme des engagements s'élève à \$35,655,000; pour 1960, à \$37,890,000 et, pour 1961, à \$28,041,000, soit un total de 100 millions de dollars pour les trois prochaines années.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Sont-ce là des engagements que vous avez pris relativement à des commandes contractuelles que vous avez placées et en vertu desquelles vous attendez la livraison de matériel?

M. MCGREGOR: C'est bien cela, et les chiffres inscrits dans la première colonne représentent des sommes déjà approuvées et engagées.

Le PRÉSIDENT: Et voilà le budget des dépenses pour les immeubles et le matériel pour 1958. Avez-vous d'autres commentaires à faire au sujet du budget général des dépenses?

M. BROOME: Allons-nous étudier maintenant l'état des revenus? Je constate que les dépenses de publicité pour 1957 sont de l'ordre de 15 millions de dollars et, pour 1956, de l'ordre de 12 millions de dollars. Ces chiffres figurent comme dépenses d'exploitation dans l'état du revenu à la page 20 du rapport?

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous avions déjà approuvé ce rapport.

M. BROOME: En effet, nous avons adopté ce rapport, mais il ne s'y trouvait aucune mention des dépenses de ventes et de publicité et l'augmentation de 2½ millions de dollars à ces fins me semble assez importante, si l'on tient compte que le trafic-voyageurs est constitué en grande partie du trafic-aérien. D'où provient donc cette augmentation?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Nous aimerions qu'on nous donne plus de renseignements à ce sujet.

M. MCGREGOR: Je dois vous expliquer ce que nous entendons par les termes "Ventes et publicité". La rubrique "ventes," comprend toute une division de notre exploitation qui englobe la vente des places tout le service des passagers jusqu'au moment où ceux-ci embarquent dans les avions.

M. BROOME: C'est cela que vous appelez les dépenses d'exploitation sous cette rubrique?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. BROOME: Cela ne comprend pas seulement les frais de publicité?

M. MCGREGOR: Non, monsieur.

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

M. FISHER: Je suppose que, dans l'étude du rapport des vérificateurs, on peut poser une question au sujet de l'assurance?

M. MCGREGOR: Si vous le voulez.

M. FISHER: Comment ont été réglées toutes les poursuites judiciaires intentées à la suite de l'accident d'avion survenu en Colombie-Britannique?

M. MCGREGOR: De la soixantaine de poursuites judiciaires qui ont été intentées relativement à cette affaire, 25 ou 26 environ ont été réglées. Quant aux autres, elles sont encore en voie de négociation. La Société est cependant dégagée depuis longtemps de toute sa responsabilité à ce sujet, car je crois avoir déjà dit que la Société Air-Canada n'est personnellement responsable que pour le premier \$1,500,000 de dommages dans ce genre d'accidents et que les frais de cette catastrophe, y compris la perte de l'appareil, ont de beaucoup dépassé cette somme. Par conséquent, toutes les dépenses futures relatives à cet accident seront payées par les compagnies d'assurance.

M. FRASER: Quant aux négociations en cours, c'est la compagnie d'assurance qui en assume les frais, n'est-ce pas?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Permettez-moi de poser une dernière question au sujet de vos dépenses en immobilisations. Il s'agit d'une question qu'on a déjà posée à M. Gordon, dont la compagnie qu'il dirige est dans un état financier

bien moins favorable que ne l'est la Société Air-Canada. Le National-Canadien accuse un déficit net, alors qu'Air-Canada a seulement subi une réduction de ses recettes de l'ordre d'un million de dollars environ. Avons-nous raison de supposer que cette baisse est imputable en grande partie à une diminution générale des profits nets de toutes lignes aériennes du monde et à une tendance à l'augmentation du coût d'exploitation en comparaison avec ce revenu. De plus, et c'est là le facteur le plus important, la baisse n'est-elle pas attribuable au fait que vous passez par une période de transition au cours de laquelle vous achetez du nouveau matériel en vue de bénéfices futurs?

M. MCGREGOR: C'est exact. La Société fait beaucoup de dépenses à l'heure actuelle et doit en prévoir beaucoup d'autres pour 1958 et pour 1959 pour l'achat de nouveau matériel.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cela se reflétera, sans doute, dans les recettes de l'an prochain.

M. FISHER: Le pourcentage de 43 p. 100 pour les salaires est plutôt constant, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En effet.

M. FISHER: Comment peut-on comparer cette situation en général avec celle des autres compagnies de transport aérien?

M. MCGREGOR: A l'exception des lignes aériennes qui s'adressent surtout à l'extérieur pour leurs travaux d'entretien, c'est là à peu près le résultat atteint par l'industrie du transport aérien. Il y a quelques compagnies qui ont un résultat un peu meilleur.

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

Sur proposition de M. Tassé, appuyé par M. Chown, le budget des dépenses est approuvé.

Proposition adoptée.

Nous en venons maintenant au rapport des vérificateurs pour l'année terminée le 31 décembre 1957.

M. MCGREGOR: Je tiens à remercier le Comité par votre intermédiaire, monsieur le président, pour la courtoisie dont il a fait preuve à mon égard et je tiens à vous féliciter pour la façon dont vous avez dirigé les délibérations.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quelle est l'agence qui a préparé votre rapport?

M. MCGREGOR: Nous l'avons préparé nous-mêmes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Avant de clôturer notre séance et d'approuver votre rapport annuel, je désire vous exprimer, monsieur McGregor, la reconnaissance des membres du Comité pour nous avoir présenté un rapport si clair et nous vous remercions, vous et vos collègues, pour avoir répondu avec tant de précision à toutes les questions que nous vous avons posées. Nous apprécions la manière ordonnée avec laquelle vous avez soumis l'ensemble de votre rapport.

Messieurs, quelqu'un veut-il proposer que les réponses laissées en suspens soient incorporées au compte rendu?

M. FRASER: J'en fais la proposition, monsieur le président.

M. CARTER: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par monsieur Fraser, appuyé par monsieur Carter, que les réponses laissées en suspens soient incorporées au compte rendu.

Passons maintenant, messieurs, au rapport des vérificateurs. Ce rapport a été rédigé par la maison George A. Touche & Co. Cette maison compte bon nombre d'années d'expérience dans ce genre de travail. Sa réputation n'est plus à faire. Je ne vois pas de raison qui rendrait ce rapport suspect.

M. FISHER: Je propose que le rapport des vérificateurs soit approuvé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par monsieur Fisher, appuyé par monsieur Smith (*Calgary-Sud*), que le rapport des vérificateurs soit approuvé.

Quelqu'un a-t-il des questions à poser au sujet de ce rapport? Messieurs Wilson et Beech qui se trouvent parmi nous, y répondront.

M. FISHER: L'Auditeur général du Canada a-t-il quelque rapport, soit à titre de consultant soit à un autre titre, avec les maisons de vérificateurs qui s'occupent de préparer les rapports annuels des sociétés de la Couronne comme Air-Canada?

M. WILSON: Non, monsieur. Notre maison est indépendante et elle est désignée par le Parlement. Nous faisons nos travaux d'une façon tout à fait indépendante.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'Auditeur général contrôle-t-il vos méthodes de vérification?

Le PRÉSIDENT: Ce travail de vérification est-il sujet à l'approbation de l'Auditeur général, si celui-ci le désire?

M. WILSON: Non, pas du tout. Cela n'est pas prévu par la loi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, qu'il y ait ou non des questions à poser, je tiens tout d'abord à remercier en votre nom MM. Wilson et Beech, représentants de la maison George A. Touche & Co., pour s'être mis à la disposition du Comité afin de répondre à ses questions. Ces messieurs sont prêts à répondre à toutes les questions que vous voudrez leur poser au sujet de leur rapport.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourquoi a-t-on modifié le système de dépréciation accélérée de l'un des modèles d'avions abandonné cette année? Pouvez-vous nous donner la raison de cette décision?

M. WILSON: L'an dernier, comme nous l'avons indiqué dans notre rapport de cette année, il y avait une prévision spéciale de \$1,200,000 relative aux avions *Constellation* pour nous permettre de nous rattraper sur les exigences anticipées de dépréciation accumulée. Cette méthode n'a pas été suivie cette année.

Nous avons signalé cela dans notre rapport parce que, à notre avis, il s'agissait d'une nouvelle manière de faire. La décision du Conseil d'administration en cette matière touche à un problème compliqué. En décidant du montant de la dépréciation, il faut tenir compte de la valeur résiduelle approximative des appareils en question et personne n'est en mesure de savoir exactement quelle sera la valeur de ces appareils au moment de leur mise au rancart. Nous avons insisté sur ce point, mais nous ne pouvons ajouter d'autres commentaires, parce que personne ne saurait dire à l'heure actuelle quel devrait être le montant exact de cette dépréciation.

M. MCGREGOR: Permettez-moi d'ajouter un mot au sujet de ce que M. Wilson vient de dire, à savoir que c'était là une décision de la direction. Je dois vous donner quelques éclaircissements à ce sujet.

Il s'agit d'un projet à longue échéance d'Air-Canada. La Société se proposait de mettre au rancart les *Super Constellation* avant les *North Star* et d'abandonner les premiers en 1960 alors que les DC-8 seraient livrés et mis en service; les *North Star* devraient être mis au rancart en 1961 au moment où les *Vanguard* seraient livrés. Depuis 1954, nous prenons livraison chaque année d'un certain nombre de *Super Constellation*. Nous nous sommes alors trouvés dans la situation suivante: les *Super Constellation* livrés plus tôt étaient déjà beaucoup plus dépréciés que les appareils livrés plus récemment. En 1956, nous avons indiqué une dépréciation accélérée de \$1,200,000, comme M. Wilson l'a mentionné tantôt, sur les *Super Constellation* livrés plus récemment.

Un peu plus tard, au cours de nos projets, nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait plus sage de modifier notre plan complètement et de

mettre au rancart les *North Star* avant les *Super Constellation*, ceux-ci étant de modèle plus récent.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je propose que nous levions la séance.

Le PRÉSIDENT: Avant de mettre aux voix la proposition de M. Smith (*Calgary-Sud*) de lever la séance, je tiens à remercier M. McGregor et ses adjoints, de même que MM. Wilson et Beech pour leur présence parmi nous. En votre nom, je veux également remercier l'honorable ministre pour l'intérêt évident qu'il a manifesté à l'égard de nos délibérations. Il a consacré beaucoup de temps hier et aujourd'hui à nous aider dans notre étude.

M. FRASER: Monsieur le président, veuillez agréer, vous aussi, nos remerciements pour le travail que vous avez accompli en votre qualité de président de notre Comité.

