

J
103
H72
1953/54
C44
A4

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1953/54 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-deuxième Législature
1953-1954

COMITÉ SESSIONNEL
DES

**CHEMINS DE FER ET DE LA
MARINE MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCES DES

LUNDI 29 MARS 1954

MARDI 30 MARS 1954

MERCREDI 31 MARS 1954

LUNDI 5 AVRIL 1954

MARDI 6 AVRIL 1954

Rapport annuel des C.N.C. (1953) et budget (1954).

C.N. Steamships Limited (1953) et budget (1954).

Trust des titres des C.N.C. (1953).

Rapport annuel d'Air-Canada (1953) et budget (1954).

Rapports des vérificateurs au Parlement.

Prévisions budgétaires pour 1954-1955—Crédits 465, 469, 474 et 475.

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.,

M. S. F. Dingle,

M. R. D. Armstrong,

M. G. R. McGregor,

M. F. P. Turville.

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

Président: M. H. P. Cavers

Vice-président: M. A. Dumas

Messieurs

Benidickson,

Carter,

Churchill,

Conacher,

Fairey,

Follwell,

Fraser (*Peterborough*),

Fulton,

Gillis,

Hahn,

Hanna,

Harrison,

Healy,

Holowach,

James,

Knight,

Langlois (*Gaspé*),

Macdonnell (*Greenwood*),

MacLean,

McCulloch (*Pictou*),

Murphy (*Westmorland*),

Pouliot,

Villeneuve,

Weaver.—26.

Le secrétaire du Comité,
A. CHASSÉ.

ORDRES DE RENVOIS

Chambre des communes,
JEUDI 18 mars 1954.

Il est résolu,—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires 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, cependant, des droits du comité des subsides à l'égard du vote de deniers publics; et que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, à faire rapport à l'occasion et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement concernant la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose de Messieurs Benidickson, Carter, Cavers, Churchill, Conacher, Dumas, Fairey, Follwell, Fraser (*Peterborough*), Fulton, Gillis, Hahn, Hanna, Harrison, Healy, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot, Shaw, Ville-neuve et Weaver.

VENDREDI 19 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Holowach soit substitué à celui de M. Shaw sur la liste des membres dudit Comité.

LUNDI 22 mars 1954.

Il est ordonné,—Que les rapports annuels pour 1953 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 des vérificateurs au Parlement à l'égard du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, avec les articles ci-après du Budget de 1954-1955:

Crédit n° 465—Service de transbordement de wagons et ports terminus de l'Île du Prince-Édouard—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 469—Service de transbordement et des terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.)—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 474—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard de la différence entre les taxes de tarif et les taxes normales.

Crédit n° 475—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*—Déficit d'exploitation.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 5 février 1954, et renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit abrogée dans la mesure où ladite résolution vise les articles 465, 469, 474 et 475.

MERCREDI 24 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de quatorze à dix membres.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français du compte rendu de ses délibérations et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

VENDREDI 26 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le budget des Chemins de fer nationaux du Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposé aujourd'hui, soit renvoyé au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session.

LUNDI 20 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1953, déposé le 15 mars, le rapport des vérificateurs concernant Air-Canada pour l'année 1953, déposé le 16 mars, ainsi que le budget révisé d'établissement pour l'année 1953, le capital d'établissement pour l'année 1954 et le capital d'exploitation pour 1955 à l'égard d'Air-Canada, déposés le 26 mars, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MERCREDI 24 mars 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

- 1°. Que son quorum soit réduit de quatorze à dix membres;
- 2°. Qu'il soit autorisé à 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 que l'article 64 du Règlement soit suspendu à cet effet.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
H. P. CAVERS

(Note: Ledit rapport fut adopté à la même date.)

JEUDI 1^{er} avril 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les postes suivants du budget des dépenses pour l'année financière expirant le 31 mars 1955, qui lui ont été déférés le 22 mars 1954, et en recommande l'adoption, savoir:

Crédit n° 465—Service de transbordement des wagons et ports terminus de l'Île du Prince-Édouard—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 469—Service de transbordement et des terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.)—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 474—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard de la différence entre les taxes de tarif et les taxes normales.

Crédit n° 475—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*—Déficit d'exploitation.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. P. CAVERS.

MERCREDI 7 avril 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 22, 24, 26, et 29 mars 1954, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels pour l'année 1953 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport des vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1953 ainsi que le rapport des vérificateurs au Parlement à cet égard.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1953.

4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour l'année se terminant en 1954, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement d'Air-Canada pour l'année civile 1954.

Le Comité a tenu neuf séances, au cours desquelles il a étudié les rapports et budgets énumérés ci-dessus, ainsi que certaines questions y afférant, et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1953 révèle un revenu net, disponible pour le paiement de l'intérêt et des dividendes, de \$28,331,343, comparativement à \$24,305,448 en 1952. Le service des intérêts s'est établi à \$28,087,326 en 1953, au regard de \$24,163,121 en 1952, l'année se soldant par un excédent de \$244,017, comparativement à \$142,327 en 1952. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le Comité s'est vivement intéressé au plan du Terminus de Montréal que présentait le rapport. On projette d'ériger un hôtel de 20 étages, prochaine étape du programme concernant le terminus. On se propose plus tard d'ériger un édifice destiné aux bureaux des chemins de fer et l'on compte que, finalement, il surgira dans la région de la gare centrale, c'est-à-dire au cœur même de Montréal, un vaste centre de services municipaux. Le Comité est d'avis que ce nouveau programme répond à un besoin public et qu'il profitera aux chemins de fer Nationaux du Canada dans l'ensemble.

Le transbordeur brise-glace dernier cri "William Carson", a été lancé en novembre et le Comité a appris que ce navire sera armé et mis en service entre North-Sydney et Port-aux-Basques durant l'été de 1954. Le transbordeur, qui doit être exploité par les chemins de fer Nationaux du Canada, entre Yarmouth (N.-É.) et Bar-Harbour (Maine), offrira d'incontestables avantages et attirera vraisemblablement dans les provinces Maritimes de nouveaux touristes, pendant l'été.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année 1953, révèle un déficit net d'exploitation de \$822,446, comparativement à un bénéfice net d'exploitation de \$326,276 en 1952. Cet état de choses est attribuable surtout à une diminution du volume des marchandises transportées, à un haut degré de concurrence livrée par les autres lignes et au décommandement de six voyages par suite d'une grève d'employés qui a eu lieu du 28 septembre au 23 octobre. Le Comité a appris qu'on surveillera de près les résultats de l'exploitation de la société. Le rapport annuel en question a été adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1953 révèle un revenu net d'exploitation de \$1,322,120. On y observe qu'après versement des intérêts s'élevant à \$765,890 sur les capitaux placés et après retenue de \$300,000 en vue de l'acquittement de l'impôt sur le revenu, il reste un excédent de \$226,230, comparativement à un excédent de \$807,879 en 1952. Les membres du Comité ont examiné le nouvel avion *Super-Constellation*, dans lequel ils ont fait une brève envolée. Ce nouvel appareil, qui peut loger confortablement 63 voyageurs, sera affecté au service transatlantique. Les appareils *Super-Constellation* seront mis en service dans la région de l'Atlantique-Nord vers la mi-été.

A la fin de l'année en cours commenceront les livraisons des avions *Vickers Viscounts*, actionnés par des moteurs Rolls-Royce Dart du type turbopropulseur. Ces appareils seront mis en service sur le réseau national en 1955. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport que les vérificateurs ont présenté au Parlement concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et Air-Canada, de même que le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1953, ont été étudiés et adoptés séparément.

Les prévisions budgétaires des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et d'Air-Canada, pour l'année civile 1954 ont été examinées et adoptées.

Les postes numéros 465, 469, 474, 475 du budget des dépenses pour l'année qui se terminera le 31 mars 1955 ont été étudiés et approuvés.

La tâche du Comité a été grandement facilitée grâce à la précieuse collaboration de M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., de MM. S. F. Dingle, R. D. Armstrong, G. R. McGregor, W. S. Harvey, Turville et Morison.

On trouvera en appendice à la présente le texte des témoignages fournis sur ces questions.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HARRY P. CAVERS.

PROCÈS-VERBAUX

Chambre des communes, salle 497,
MERCREDI 24 mars 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 heures du matin.

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Dumas, Fairey, Follwell, Fraser (*Peterborough*), Fulton, Gillis, Hahn, Hanna, Healy, Holowach, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell, MacLean, McCulloch (*Pictou*), Pouliot, Villeneuve et Weaver.

Aussi présents: M. F. T. Collins, adjoint administratif, ministère des Transports.

Le secrétaire du Comité s'occupe de l'élection du président.

M. Weaver propose que M. H. P. Cavers soit nommé président.

M. Fulton propose qu'on ne désigne pas d'autre nom, sur quoi le secrétaire déclare que M. Cavers est élu président.

Le président prend place au fauteuil et remercie les membres de l'honneur qu'ils lui ont conféré, et invite ensuite les membres à désigner des noms en vue de la vice-présidence.

Sur la motion de M. H. B. McCulloch, M. A. Dumas, député, est élu vice-président.

Sur la motion de M. Carter,

Il est résolu,—Que le Comité sollicite la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Sur la motion de M. Dumas,

Il est résolu,—Que le Comité recommande que son quorum soit réduit de quatorze à dix membres.

Sur la motion de M. Benidickson,

Il est résolu,—Que le Comité recommande à la Chambre de l'autoriser à faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses *Procès-verbaux* et *Témoignages*, et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Sur la motion de M. James,

Il est résolu,—Qu'un rapport, renfermant la recommandation adoptée à la présente réunion, soit fait aussitôt à la Chambre.

Le président informe les membres qu'il a été avisé que le président et d'autres fonctionnaires du National-Canadien sont prêts à paraître devant le Comité lundi prochain et, ensuite, le président et les autres fonctionnaires d'Air-Canada, le jeudi suivant.

Après quelque discussion, il est conclu que le Comité arrêterait, autant que faire se peut, la date et l'heure des réunions de façon à convenir aux fonctionnaires du National-Canadien et d'Air-Canada.

A 10 h. 15 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le lundi 29 mars 1954.

Chambre des Communes, salle 430,

LUNDI 29 mars 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Harry P. Cavers, député.

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hanna, Harrison, Healy, Holowach, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver.

Aussi présents: L'honorable Lionel Chevrier, C.R., député, ministre des Transports; M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président et directeur général du National-Canadien; M. S. F. Dingle, vice-président (exploitation); M. R. D. Armstrong, contrôleur; M. S. H. Way, contrôleur adjoint; M. C. W. West, sous-ministre des Transports; MM. F. P. Turville, J. D. Morison et D. T. G. Padley, experts comptables, de la société de comptabilité *George A. Touche & Co.*

Le Comité commence l'étude du Rapport annuel du National-Canadien pour l'année civile 1953.

M. Gordon est appelé. Il donne lecture du rapport annuel. (La lecture des divers états financiers et autres paraissant dans le rapport est omise, cependant, mais il est ordonné, du consentement unanime des membres, de les verser au compte rendu.) M. Gordon est ensuite interrogé au sujet de chacun des paragraphes dudit rapport.

Rendu au paragraphe 4, sous "Volume du trafic-marchandise", l'interrogatoire de M. Gordon est temporairement suspendu afin de permettre à M. Follwell du Comité de donner lecture d'une directive relative à la division de tout le trafic acheminé aux termes des contrats de construction adjugés par le ministère des Transports (*voir page 63 du compte rendu de la séance d'aujourd'hui*). La proposition suivante est ensuite formulée:

Qu'une recommandation soit adoptée portant qu'une clause relative au transport soit insérée dans les contrats de construction du ministère des Transports ainsi conçue: "Transport des fournitures et de l'outillage— Toutes les fournitures et tout l'outillage servant à l'exécution du présent contrat doivent être transportés, autant qu'il est possible, par les chemins de fer exploités au Canada ou par les voies fluviales canadiennes."

Après quelque discussion, M. Follwell propose, appuyé par M. Dumas, qu'un sous-comité soit nommé aux fins d'étudier la résolution proposée.

Ladite motion est réservée.

L'interrogatoire de M. Gordon est repris.

M. Chevrier traite certaines questions découlant de l'examen de M. Gordon et se rattachant au ministère des Transport et au programme du gouvernement.

A 1 heure de l'après-midi, l'examen de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité suspend la séance jusqu'à 3 h. 30.

APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers, député.

Présents: MM. Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hanna, Harrison, Healy, Holowach, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot, Villeneuve et Weaver.

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

L'étude du Rapport annuel du National-Canadien pour l'année civile 1953 est reprise et l'interrogatoire de M. Gordon est continué.

M. Chevrier répond à certaines questions intéressant le ministère et le programme du gouvernement et découlant de l'interrogatoire de M. Gordon.

Du consentement du Comité, il est permis à M. Nesbitt, député, de poser quelques questions à M. Gordon.

A 6 heures, l'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 h. 30 du soir.

SOIRÉE

Le Comité reprend la séance à 8 h. 30 sous la présidence de M. Harry. P. Cavers, député.

Présents: MM. Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Harrison, Healy, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver.

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée et l'après-midi.

L'étude du Rapport annuel du National-Canadien pour l'année civile 1953 est reprise et l'interrogatoire de M. Gordon se continue. M. Dingle répond à quelques questions particulières.

M. Chevrier prend part aux délibérations lorsque surgissent des questions intéressant le ministère et le programme du gouvernement.

M. Knight, membre du Comité, présente une pétition au nom des habitants de la ville de Kelvington (Saskatchewan), au sujet d'un passage à niveau, des ennuis causés par une voie en Y et de l'élargissement d'une rue près d'élévateurs à grain. MM. Chevrier et Gordon fournissent quelques renseignements à ce sujet et il est conclu que le Comité ne peut recevoir une telle pétition et que la Commission des transports est l'organisme tout désigné auquel elle doit être présentée.

A 10 h. 15 du soir, l'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 10 h. 30 du matin, le mardi 3 mars 1954.

MARDI 30 mars 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fraser (*Peterborough*), Fulton, Gillis, Hahn, Hanna, Harrison, Healy, Holowach, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver.

Aussi présents: L'honorable Lionel Chevrier, C.R., député, ministre des Transports, et M. C. W. West, sous-ministre; M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président et directeur général du National-Canadien, accompagné de MM. S. F. Dingle, vice-président, R. D. Armstrong, contrôleur, et S. H. Way, contrôleur adjoint; MM. F. P. Turville et J. D. Morison, experts comptables, et M. D. T. G. Padley, de la société de comptabilité *George A. Touche & Co.*

Le Comité reprend l'étude, suspendue lundi, du Rapport annuel du National-Canadien pour l'année civile 1953.

L'interrogatoire de M. Gordon est continué. M. Gordon est aidé de MM. Dingle et Armstrong.

M. Chevrier traite certaines questions intéressant le ministère des Transports et le programme du gouvernement.

Sur la motion de M. Follwell, appuyée par M. Weaver, le rapport annuel du National-Canadien pour l'année civile 1953 est adopté à l'unanimité.

Le Comité étudie ensuite l'état des revenus et le budget d'immobilisations du National-Canadien pour l'année civile 1954; il est ordonné de verser ces documents aux *Procès-verbaux* et *Témoignages* du Comité, sans en faire lecture.

M. Gordon est interrogé à ce sujet et, en plus de fournir des réponses orales, s'engage à fournir au Comité les réponses par écrit à certaines questions qui lui sont posées par MM. Macdonnell, James et Pouliot. Il est convenu que les réponses à ces questions soient imprimées en appendices aux *Procès-verbaux* et *Témoignages* du Comité.

M. Gordon dépose aussi pour en faire la distribution aux membres du Comité un état relatif aux "Engagements à l'égard du projet d'expansion d terminus de Montréal". (*Voir les Témoignages d'aujourd'hui*, page 142.) Une longue discussion a lieu à ce sujet.

Sur la motion de M. Dumas, l'état des revenus et le budget d'immobilisations du National-Canadien, 1954, sont adoptés à l'unanimité.

Le Comité étudie ensuite le Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année civile 1953.

M. Gordon, à titre d'administrateur et de président de ladite société de navigation, est longuement interrogé au sujet du rapport.

A 1 heure de l'après-midi, l'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité suspend la séance jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à 3 h. 30 sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Carter, Cavers, Dumas, Fairey, Follwell, Fraser (*Peterborough*), Fulton, Gillis, Hahn, Hanna, Harrison, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver.

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

Le Comité reprend l'étude du Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*. M. Gordon est aidé de M. Armstrong, contrôleur. MM. Gordon et Armstrong sont aussi interrogés au sujet d'autres questions dont est saisi le Comité.

Le rapport annuel de la société de navigation est finalement adopté à l'unanimité.

Le Comité, ensuite, étudie et adopte l'état des revenus et le budget d'immobilisations de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année civile 1954.

Le Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1953 est ensuite étudié, puis adopté.

Le Comité met ensuite à l'étude le Rapport des vérificateurs concernant les affaires de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*. MM. Turville et Morison, experts comptables, sont interrogés au sujet du rapport qui est finalement adopté.

Les crédits suivants du budget des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1955 sont étudiés puis adoptés.

Crédit 465—Service de transbordement de l'Île-du-Prince-Édouard et terminus—déficit.

Crédit 469—North-Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (Terre-Neuve)—déficit.

Crédit 474—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes—versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la loi à l'égard de la différence entre les taxes de tarif et les taxes normales.

Crédit 475—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—déficit.

Il est ordonné qu'un rapport soit aussitôt fait à la Chambre afin de recommander l'approbation desdits crédits.

La lecture de tous les rapports étudiés durant la présente réunion est omise, mais il est ordonné qu'ils soient imprimés dans les *Procès-verbaux* et *Témoignages* d'aujourd'hui.

M. Chevrier traite les questions intéressant le ministère et le programme du gouvernement et découlant de l'interrogatoire de M. Gordon et de celles d'autres témoins entendus durant la réunion.

M. Fraser (*Peterborough*) pose la question de privilège et demande qu'une correction soit apportée au sujet d'un article de journal qu'il a mentionné au cours de la réunion du matin.

Sur la motion de M. Dumas, il est ordonné qu'une réponse déposée en réponse à une question de M. Carter, soit imprimée en appendice aux *Procès-verbaux* et *Témoignages* d'aujourd'hui (*voir appendice "A"*).

En son nom et au nom des membres du Comité, le président remercie M. Gordon et les autres fonctionnaires présents de leur précieux concours.

Le président informe les membres du Comité que les fonctionnaires d'Air-Canada paraîtront devant le Comité le lendemain et que des dispositions ont été prises pour permettre aux membres de faire une envolée dans un nouveau *Super-Constellation* vers midi.

M. Follwell, au nom des membres du Comité, remercie le président de la "diligence avec laquelle les travaux du Comité ont été menés".

A 4 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 10 heures du matin le mercredi 31 mars 1954.

Salle 277,

MERCREDI 31 mars 1954

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Membres présents: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fraser (*Peterborough*), Fulton, Gillis, Hahn, Harrison, Healy, Holowach, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot, Villeneuve et Weaver.

Aussi présents: M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, accompagné de MM. W. F. English, vice-président (exploitation), W. G. Wood, vice-président (trafic), W. S. Harvey, contrôleur, R. C. MacInnes, directeur des Relations extérieures, ainsi que du commandant C. P. Edwards (*Ottawa*) et de M. H. J. Symington (*Montréal*), administrateurs; MM. F. P. Turville, J. D. Morison et D. T. G. Padley, experts comptables, de la société de comptabilité *George A. Touche & Co.*

L'honorable C. D. Howe, député, ministre du Commerce, et ministre de la Production de défense assiste à une partie de la réunion.

Le Comité passe à l'étude du Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1953.

M. McGregor est appelé. Il est convenu que M. McGregor donne lecture du rapport annuel mais que soit omise la lecture des divers états financiers et autres que renferme le rapport. Il est ordonné, du consentement unanime des membres du Comité, que ces états soient versés aux *Procès-verbaux* et *Témoignages* d'aujourd'hui. M. McGregor est ensuite interrogé sur tous les aspects dudit rapport.

A 11 h. 30 du matin, le Comité se rend, en automobile, du Parlement à l'aéroport d'Uplands où les membres, invités d'Air-Canada, montent dans un *Super-Constellation*. Au cours de l'envolée, le dîner leur est servi dans le nouvel avion d'Air-Canada.

Sauf MM. Benidickson et Macdonnell qui étaient occupés ailleurs, tous les membres du Comité dont les noms figurent ci-dessus montent dans l'avion à Uplands de même que les ministres et autres membres du Parlement dont les noms suivent :

Le très honorable C. D. Howe, député, ministre du Commerce et ministre de la Production de défense, l'honorable Lionel Chevrier, C.R., député, ministre des Transports; l'honorable George A. Drew, C.R., député, chef de l'Opposition; M. J. M. Coldwell, député; et M. Solon Low, député.

A 2 h. 45 de l'après-midi, le Comité revient au Parlement et suspend la séance jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Churchill, Conacher, Dumas, Follwell, Fraser (*Peterborough*), Fulton, Gillis, Hanna, Healy, James, Knight, Macdonnell (*Greenwood*), MacLean, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot, Villeneuve et Weaver.

Aussi présents: Tous les mêmes que dans la matinée.

M. Healy, membre du Comité, pose la question de privilège et demande qu'une correction soit apportée au sujet du montant de \$295,000 qu'il a mentionné comme mis de côté par la ville de Montréal en vue de la construction d'un tunnel. Le montant exact devrait être \$250,000.

Le Comité reprend l'étude, suspendue à 11 h. 30 du matin, du Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1953.

M. McGregor est de nouveau interrogé longuement à ce sujet. A la fin de son interrogatoire sur le rapport annuel, M. McGregor répond à des questions qui lui avaient été posées durant la réunion du matin par MM. Murphy (*Westmorland*) et Macdonnell, membres du Comité.

Ledit rapport annuel est ensuite adopté à l'unanimité.

Le Comité passe ensuite à l'étude du budget d'exploitation et du budget d'immobilisations pour l'année civile 1954 ainsi que du budget d'immobilisations (révisé) d'Air-Canada pour l'année civile 1953. M. McGregor fournit des renseignements à ce sujet en réponse à des questions qui lui sont posées par le Comité.

Lesdits budgets sont adoptés à l'unanimité.

Le Rapport des vérificateurs au Parlement au sujet de l'activité d'Air-Canada en l'année civile 1953 est aussi mis à l'étude. Le Comité entend à ce sujet, outre le très hon. C. D. How et M. McGregor, M. Turville, expert comptable, comparaisant au nom de la société de comptabilité *George A. Touche & Co.* Le rapport est ensuite unanimement adopté.

La lecture dudit rapport est omise mais il est ordonné, du consentement unanime du Comité, d'inclure le rapport dans les *Procès-verbaux* et *Témoignages*.

Le président remercie, au nom du Comité, MM. Howe et McGregor et tous les autres fonctionnaires d'Air-Canada ainsi que les représentants de la société de comptabilité du concours qu'ils ont apporté aux travaux du Comité. M. Cavers exprime sa reconnaissance personnelle ainsi que celle des membres du Comité pour l'envolée très instructive qui leur a été ménagée dans un nouveau *Super-Constellation*.

Le président informe ensuite les membres qu'il reste un autre article au programme, soit le projet de résolution déposé par M. Follwell le 29 mars.

Sur ce, sur la motion de M. Dumas, appuyée par M. Murphy (*Westmorland*), il est

Résolu—Que le président et le vice-président ainsi que sept autres membres à désigner, après consultation, par le président, fassent fonction d'un sous-comité chargé d'étudier le projet de résolution de M. Follwell, et d'en faire rapport et que les sept membres représentent les divers partis comme il suit: Libéraux, 3; Conservateurs progressifs, 2; Cécédistes, 1; Créditistes, 1.

Il est convenu que le sous-comité à désigner se réunisse le lundi matin 5 avril.

A 5 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 h. 30 de l'après-midi lundi 5 avril 1954.

Salle 430,

LUNDI 5 avril 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Fraser (*Peterborough*), Gillis, Hahn, Hanna, Harrison, Knight, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*) et Weaver.

Le président présente le rapport du sous-comité chargé d'étudier le projet de résolution de M. Follwell déposé le 29 mars:

LUNDI 5 avril 1954.

Le sous-comité chargé d'étudier la résolution proposée par M. Follwell le 29 mars s'est réuni à 11 heures du matin ce jour. Étaient présents: MM. H.P., Cavers, président, A. Dumas, vice-président, Carter, Fulton, Gillis, Hahn, Harrison, Macdonnell (*Greenwood*) et Weaver.

Après avoir attentivement étudié ladite résolution, votre Comité est unanimement convenu qu'aucune recommandation ne doit pas être faite à ce sujet par le Comité maintenant.

Le tout respectueusement soumis:

Le président,
H. P. CAVERS.

Sur la motion de M. Dumas, appuyée par M. Weaver, ledit rapport est adopté.

Le Comité, sur la motion de M. Macdonnell (*Greenwood*), convient d'entendre M. T. M. Bell, député, au sujet du service de wagons-lits entre Saint-Jean (N.-B.) et Halifax (N.-É.) récemment discontinué par le National-Canadien.

Il est convenu que le Comité étudiera la question à une réunion subséquente.

Le Comité siège ensuite à *huit clos* afin d'étudier un projet de rapport à la Chambre.

A 4 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

SÉNAT, salle 368,
MARDI 6 avril 1954.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Hahn, Hanna, Harrison, Holowach, James, Langlois (*Gaspé*), McCulloch (*Pictou*), Pouliot et Weaver.

Le président communique certains renseignements qu'il a obtenus, après consultation des autorités compétentes, au sujet de la discontinuation du service de wagons-lits entre Saint-Jean (N.-B.) et Halifax (N.-É.), question dont le Comité a été saisi la veille.

Il est conclu que la question n'en est pas une qui doit faire l'objet d'une recommandation dans le rapport du Comité à la Chambre.

Le Comité siège ensuite à *huis clos* et reprend l'étude, ajournée la veille, d'un projet de rapport sur toutes les questions dont le Comité a été saisi.

Après certaines modifications, le projet de rapport est adopté et il est ordonné de le présenter à la Chambre comme troisième rapport du Comité.

M. Pouliot, du Comité, propose de voter des remerciements au président.

A 4 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

29 mars 1954,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons parmi nous aujourd'hui M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., directeur général et président du National-Canadien. Je vais demander à M. Gordon de faire d'abord lecture du rapport annuel. Cette procédure nous a bien servis l'an dernier, je pense, parce que, au lieu de mettre en délibération chaque article, nous avons parcouru tout le rapport. Il pourra surgir des questions auxquelles réponse sera donnée à un stade subséquent du rapport. Si cela vous convient, M. Gordon, nous suivrons la même procédure que l'an dernier.

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D.: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, qu'il me soit d'abord permis de mentionner que je suis accompagné de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, et de M. R. D. Armstrong, qui a récemment succédé comme contrôleur à M. T. J. Gracey, lequel se retire après 34 années de loyal et bon service à l'emploi de la compagnie. Je suis aussi accompagné d'autres fonctionnaires bien informés afin que je puisse répondre au plus grand nombre possible de questions que les membres du Comité peuvent s'aviser de me poser. Comme vous l'avez proposé, monsieur le président, je pourrais suivre la procédure des années passées et donner lecture de tout le rapport préalablement à l'examen détaillé qu'en fera le Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela obtiendrait l'approbation des membres.

M. GORDON: Je vais commencer à la page 5 du rapport, que les membres ont en main, et je vais donner lecture de la lettre de transmission pour les fins du compte rendu. Elle est adressée à l'hon. Lionel Chevrier, C.R., député, ministre des Transports, Ottawa. En voici la teneur:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA DONALD GORDON

Président et directeur général

MONTREAL, 26 février 1954.

A l'honorable Lionel Chevrier, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport annuel de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1953.

Le texte est divisé en trois parties principales. La première porte le titre "Revue financière", la seconde "Revue de l'exploitation" et la troisième "Généralités". Avec les tables de statistiques, les graphiques et les illustrations, ce rapport vise à donner une claire idée d'ensemble de l'administration du Réseau au cours de l'année.

C'est avec plaisir que la Direction signifie ici son appréciation des bons et loyaux services des hauts fonctionnaires et employés du Réseau.

Sincèrement vôtre,

D. GORDON.

Je commence maintenant à la page 6 avec la "Revue financière" et je demanderais que le tableau paraissant au rapport soit tenu pour lu, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Je commence au paragraphe 2:

REVUE FINANCIÈRE

Voici le sommaire de l'état consolidé des revenus qui figure à la page 24:

	1953	1942
Recettes d'exploitation.....	\$696,622,451	\$675,219,415
Frais d'exploitation.....	659,049,086	634,852,915
Recette nette d'exploitation.....	\$ 37,573,365	\$ 40,366,500
Impôts, locations de matériel et autres comptes de revenus <i>Dr</i>	9,242,022	16,061,052
Applicable au paiement des intérêts et des dividendes.....	\$ 28,331,343	\$ 24,305,448
Intérêts.....	28,087,326	24,163,121
Surplus.....	\$ 244,017	\$ 142,327

Des salaires plus élevés et une diminution de trafic ont plus que contrebalancé, en 1953, l'augmentation des recettes d'exploitation due à de plus hauts tarifs de marchandises. Conséquemment, les bénéfices dérivés d'un rendement amélioré de l'exploitation ont été complètement absorbés et le résultat final est un surplus désappointant tant il est modeste, à être payé en dividende sur les actions privilégiées.

Recettes d'exploitation

Elles ont atteint un chiffre record en 1953 dépassant de \$21.4 millions ou de 3.2% celles de l'année précédente. L'augmentation est due surtout à de plus fortes recettes du service des marchandises, mais les recettes améliorées des services de messageries et de communications y ont contribué de façon sensible.

Volume du trafic-marchandises

Calculé sur la base de la recette nette par tonnes-milles le volume de trafic-marchandises transporté en 1953 a diminué de 4.6% par rapport au volume en 1952. Ceci est dû à une réduction tant dans le tonnage que dans la distance moyenne parcourue. Le tonnage productif s'est élevé à 86.5 millions de tonnes, une diminution de 3.9% et le parcours moyen a été de 424 milles au lieu de 427.

La réduction dans le volume de trafic s'est fait sentir surtout dans le premier et le dernier trimestre de 1953. Un plus grand nombre d'articles ont été affectés durant le dernier trimestre.

Sur les lignes canadiennes on n'a remarqué aucun changement dans la qualité du trafic, mais une légère amélioration a été constatée pour le Réseau en général.

La diminution du tonnage au cours de l'année s'explique surtout par la réduction dans le bois de pulpe, le charbon, le grain et les produits du grain transportés. La diminution dans le bois de pulpe reflète une réduction dans les stocks industriels au début de l'année et jusqu'à un certain point l'emploi d'autres modes de transport. Les expéditions de charbon ont été affectées par un hiver extraordinairement doux en 1953, et par la tendance qui s'est maintenue de substituer l'huile et le gaz au charbon dans l'industrie et les maisons privées. Le tonnage du grain et de ses sous-produits a diminué comme suite de la réduction dans les exportations au cours des derniers mois de l'année.

La principale augmentation dans le tonnage a été constatée dans les parties d'automobiles, surtout sur les lignes du Grand Trunk Western, ce qui signifie une plus forte production. De modestes augmentations ont été accusées par les produits manufacturés et divers, le sable et le gravier, le minerai de fer et les concentrés.

Tarifs de marchandises

Dans le rapport de l'an dernier, il a été fait mention de l'approbation par la Commission du Transport d'une augmentation de tarif de 9% à partir du 1^{er} janvier 1953. Le 16 mars, à la suite d'un jugement de la Commission en date du 6 mars, une autre augmentation de 7% est entrée en vigueur. Dans ces deux cas, il était spécifié des augmentations graduelles allant de 10 à 20 cents la tonne sur le charbon et le coke.

Le 1^{er} mai 1953, d'autres réductions ont été effectuées pour le trafic relevant de la prétendue "subvention" pour le pont entre l'Est et l'Ouest du Canada. Les tarifs ont été amendés de façon à consentir des réductions de 3.5% et (de plus) 9.5 cents par cent livres. En vertu de la législation qui les concerne les chemins de fer affectés ont le droit de demander une compensation de l'État jusqu'à concurrence d'une somme de sept millions par année.

Le chemin de fer a pris l'initiative, au cours de l'année, de réduire plusieurs taux et de faire d'autres changements aux tarifs dans le but de parer à la concurrence, surtout à celle du camionnage sur longues distances.

Au cours de 1953, plusieurs audiences publiques ont été tenues pour permettre aux parties intéressées d'étudier l'égalisation des tarifs d'après l'échelle fournie par la Commission du Transport le 12 décembre 1952. Au cours de ces audiences, la Commission a annoncé son intention, comme mesure intérimaire d'égalisation, de demander au chemin de fer de réduire tous les taux de classe de 5% dans l'Ouest canadien et de permettre aux chemins de fer d'augmenter les taux de classe de pas plus de 10% dans les limites du Canada central. L'ordonnance fut rendue publique le 9 octobre et les changements entrèrent en vigueur le 15 novembre. Concurrentement avec cette ordonnance la Commission retarda la date d'entrée en vigueur de la dite échelle des tarifs égalisés, du 1^{er} janvier 1954 au 1^{er} janvier 1955. Les dernières audiences se rapportant à cette égalisation ont été tenues le 14 janvier 1954.

Au cours de l'année a été avancée l'étude de la *classification canadienne des marchandises* et un projet révisé est maintenant à l'étude par les représentants de l'industrie et des chemins de fer.

Le revenu moyen par tonne-mille qui a été porté de 1.397 à 1.509 cents reflète les changements dans la composition du trafic ainsi que les ajustements de tarifs mentionnés ci-dessus.

Trafic-voyageurs

En 1953, la recette du service des voyageurs a été de \$45,916,272, une diminution de 5.3% comme résultat d'un trafic plus faible. Il a été transporté 18,080,958 voyageurs, une diminution de 4% et comme le parcours moyen a été plus court, le total des milles-voyageurs a diminué de 5.9%.

La réduction dans le nombre de voyageurs a été en quelque sorte générale et peut s'expliquer surtout par une concurrence plus forte accentuée par une température très douce durant les mois d'hiver de 1953. De légers gains ont été enregistrés par le service des voyages organisés et des groupes spéciaux, ainsi que par les trains-paquebots servant les ports canadiens de l'Atlantique.

Le 1^{er} mai, en vertu d'une ordonnance de la Commission du Transport datée du 24 mars, la "différence en montagne" a été retranchée des taux pour voyageurs s'appliquant à la Colombie-Britannique et à la partie occidentale de l'Alberta. En vertu de cette ordonnance, les billets simples de première classe ont été réduits de 4½ cents à 4 cents le mille et d'autres taux correspondants ont été réduits dans la même proportion.

Trafic-messageries

Des tarifs plus élevés et une amélioration dans la qualité du trafic ont porté les recettes des messageries au nouveau sommet de \$38,258,227, une augmentation de 6·8%.

Le nombre de colis transportés fut presque le même, mais une plus forte proportion de ces colis effectuant un plus long trajet, la recette moyenne a été plus forte.

Service des communications

Les recettes du service des communications ont augmenté de 15% établissant ainsi un nouveau record, en 1953, de \$15,952,985 comme suite de recettes plus fortes dans le département des messages et la croissance substantielle des services de fils privés.

Une augmentation des taux de télégrammes de 10·9% en moyenne est entrée en vigueur le 1^{er} février 1953, après approbation par la Commission du Transport.

Frais d'exploitation

En dépit d'un meilleur rendement dans l'exploitation et de prudentes mesures d'économie visant à ajuster les dépenses à un trafic diminué, les frais d'exploitation en 1953 ont augmenté de \$24·2 millions ou de 3·8%; un nouveau sommet. Ceci peut être attribué aux augmentations de salaires qui représentent 61·1% du total des frais d'exploitation et absorbent 57·8 cents de chaque dollar gagné en 1953.

Par comparaison avec 1952, les frais additionnels dus aux plus hauts salaires s'élèvent à \$32,851,000. Sur ce total, \$7 millions sont dus à la nouvelle augmentation de salaires consentie en 1953 et applicable à cette année; \$21,351,000 représentent une année complète d'augmentations de salaires accordées en 1952 (notamment les augmentations à partir du 1^{er} septembre, consenties aux employés non préposés à l'exploitation); et \$4·5 millions représentent la portion pour 1952 des salaires rétroactifs payés en 1953 aux employés de trains et chauffeurs, en vertu d'une entente signée en février et rétroactive au 1^{er} avril 1952.

Un total de \$5·1 millions dans l'augmentation des frais d'exploitation est représenté par l'augmentation du coût des pensions, la hausse du coût des matériaux et une augmentation de \$3 millions dans la dépréciation du matériel.

Entente avec les syndicats

En plus des accords conclus en février 1953 avec les employés de trains et les chauffeurs, tels que rapportés dans le dernier rapport annuel, de nouvelles ententes ont été conclues au cours de l'année avec les mécaniciens de locomotives dans les régions centrale et Atlantique (exception faite du district de Terre-Neuve). A la fin de l'année, des négociations étaient en cours avec les représentants de tous les autres cheminots.

Au cours de l'année, de nouvelles ententes ont été signées qui impliquent la plupart des employés navigants.

Six accords affectant les employés représentés par l'Ordre des Télégraphistes de chemins de fer ont été remis en question le 16 novembre et étaient encore discutés à la fin de décembre.

Le 2 novembre 1953, quinze des unions représentant les employés non préposés à l'exploitation ont demandé aux chemins de fer canadiens qu'un certain nombre "d'avantages en marge des salaires" soient inclus dans les contrats en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1954. L'on calcule qu'il en coûterait annuellement au National-Canadien, pour ces employés seulement, \$16 millions, plus une charge supplémentaire et annuelle de \$15.7 millions si les demandes de congés de maladie payés étaient accordées. Les négociations ont été ouvertes le 25 novembre avec un comité de représentants des unions et ont été poursuivies jusqu'au stage de conciliation sans résultat. Un tribunal de conciliation et d'enquête, sous la présidence de l'hon. juge R. L. Kellock, a tenu des séances au sujet de ce différend les 9 et 10 février 1954, et d'autres audiences doivent être tenues à partir du 1^{er} mars.

Sur les lignes du National-Canadien aux États-Unis un accord a été conclu en 1953 avec les employés de trains et vers la fin de l'année, des négociations ont été entamées avec les représentants des conducteurs, des mécaniciens et des chauffeurs, par l'entremise des "*Carriers' Conference Committees*". Une commission présidentielle d'urgence a été nommée le 28 décembre pour étudier le différend entre les chemins de fer et dix-sept unions représentant les employés non préposés à l'exploitation sur les réseaux aux États-Unis. Les séances de cette Commission se sont continuées en 1954.

Impôts, locations et autres comptes de revenus

Le débit net de ce groupe de comptes qui figure à la page 24 accuse une diminution de \$6.8 millions. A cause de notre plus fort inventaire de wagons de marchandises, le loyer net payé en 1953 pour l'usage de matériel étranger a été réduit de presque 50%, soit de \$3 millions.

Dans ce groupe de comptes figurent aussi l'augmentation de \$710,000 dans la recette nette des hôtels et \$2.1 millions réalisés par le rachat de débentures perpétuelles à 4% et 5% représentant une valeur au pair de £969,486.

Hôtels

Trois importantes constructions ou améliorations complétées en 1953 ont permis d'augmenter le revenu total des hôtels et des stations estivales de 18.8% et d'atteindre un nouveau record de \$11,041,652.

La nouvelle aile de quinze étages à l'hôtel Macdonald était en pleine exploitation à la fin de janvier et elle attira une nouvelle clientèle de touristes de passage à Edmonton. Le nouveau pavillon central de Jasper Park Lodge a été ouvert à la date prévue, soit le 10 juin, pour une saison qui s'est révélée fort fructueuse. Le parachèvement, à la fin du printemps dernier, des grandes rénovations et additions à l'hôtel Newfoundland, à St-Jean, a aussi entraîné une augmentation des recettes.

Le nombre de personnes hébergées en 1953 dans les neuf hôtels ouverts toute l'année et les trois stations estivales s'est élevé à 742,978, une augmentation de 13.9% sur l'année précédente. Dans tous les hôtels, il y a eu amélioration des affaires résultant de congrès.

Les dépenses totales se sont élevées à \$9,796,520, une augmentation de 11.9% sur celles de 1952. Un peu plus de la moitié de l'augmentation des dépenses est due à de plus hauts salaires payés.

Immobilisations

Ainsi qu'il apparaît à la page 30, les dépenses au cours de l'année pour additions et améliorations, moins la valeur aux livres des propriétés retraitées ou transférées, se sont élevées à \$124,909,493 dont \$79,440,264 représentent des dépenses nettes pour matériel roulant.

Les grandes améliorations à la voie sont rapportées à leur place dans la prochaine section de ce rapport.

REVUE DE L'EXPLOITATION

Accomplissements

Grâce surtout à l'emploi d'unités diesel, de nouveaux records ont été établis en 1953 dans le rendement des trains de marchandises. Des trains plus lourds ont circulé plus vite et la moyenne de 31,980 tonnes-milles brutes par train-heure a été de 9.1% plus élevée qu'en 1952.

La moyenne de ponctualité des principaux trains de voyageurs a été de près de 7% meilleure que l'année précédente, et meilleure qu'en toute autre année depuis 1940.

Il a été fait un grand emploi des locomotives diesel. En 1953, 36% des tonnes-milles brutes de marchandises ont été tirées par des diesels alors que 16% seulement des locomotives affectées à ce service étaient des diesels. L'emploi des locomotives à vapeur a diminué comme résultat de l'usage plus grand qu'on a fait des diesels et aussi à cause de la réduction de trafic durant les trois derniers mois de l'année.

L'emploi des wagons à marchandises et des voitures à voyageurs a été maintenu au niveau du volume du trafic et a été un peu moins grand qu'en 1952.

*Matériel**Pouvoir de traction*

Le programme quinquennal de dieselisation, qui doit s'étendre jusqu'en 1956, a été appliqué au cours de l'année et 110 locomotives diesel ont été mises en service. Ces locomotives ont été affectées aux trains directs et locaux et à la manœuvre en gare, réalisant le programme de dieselisation dans la proportion de 49%, 9% et 45% respectivement. A la page 36, on verra qu'à la fin de l'année le total des unités dieselisées était de 503.

Une étude sérieuse a été faite des nouveaux genres de traction et bien que le résultat ne justifie pas encore la modification du programme en cours, les plans pour l'avenir sont assez souples pour permettre à la compagnie de profiter pleinement des améliorations technologiques dans ce domaine.

Au cours de 1953, 99 locomotives à vapeur chauffant au charbon ont été converties, dans l'ouest canadien, en locomotives à l'huile.

Wagons et voitures

A la page 36, on trouvera le détail des unités livrées au cours de l'année et commandées au 31 décembre.

L'achat, au cours de l'année, de 2,152 wagons fermés a amélioré notre parc de wagons à marchandises tant en qualité qu'en capacité, bien qu'à cause de retraits et de conversions en matériel de service, le nombre des wagons fermés à la fin de l'année accusât une légère diminution.

Bien que 5 nouvelles voitures à voyageurs seulement aient été livrées en 1953, la rénovation de 14 vieilles unités dans nos ateliers représente une certaine amélioration du point de vue du public. Peu après la fin de l'année ont commencé les premières livraisons sur les commandes placées en 1952 et 1953 pour 359 voitures à voyageurs de modèles divers. L'on s'attend à ce qu'à l'automne

de 1954, tout ce nouveau matériel soit entré dans la composition de nos principaux trains et que nos clients voyagent dans des voitures comparables à ce qu'il y a de mieux sur le continent nord-américain.

Un nouvel autorail Budd, livré tard à la fin de l'année, est maintenant en service entre Newcastle et Fredericton (N.-B.). Normalement, ce genre moderne d'automotrice climatisée permet de fournir un meilleur service à plus bas prix.

Matériel de signalisation

L'installation de signaux visant à faciliter la circulation du trafic lourd, y compris le minerai de fer entre Atikokan et Port-Arthur, a bien progressé au cours de l'année. L'on s'attend à ce qu'à la fin du printemps de 1954, le contrôle centralisé du trafic entre Atikokan et Conmee et les signaux du bloc automatique sur la voie double entre Conmee et Port-Arthur fonctionnent à plein.

Au cours de l'année, les signaux du bloc automatique ont été installés sur une distance de 74 milles sur la ligne principale entre Jasper et Vancouver, ce qui porte à 233 milles les voies ainsi équipées dans ce secteur. D'autres travaux ont été commencés d'après le programme de dix ans (1948-1957) qui vise à doter de signalisation automatique les 512 milles de voie principale en montagne.

Voie et superstructures

Comme résultat des travaux accomplis au cours de l'année, l'état de la voie et des superstructures a été amélioré. Toutefois, la carence de nouveaux rails, carence qui s'est fait sentir depuis la guerre, existait encore en 1953 et comme résultat, la pose de 576 milles de nouveaux rails est loin d'avoir rempli le programme prévu pour l'année. Cette carence devra être corrigée, durant 1954 et les années subséquentes, à mesure qu'il sera possible d'obtenir du rail.

La mécanisation de l'entretien de la voie s'est continuée en 1953 grâce à l'achat de 412 machines et outils mécaniques, y compris 9 machines à bourrer le ballast.

Terminus

La congestion des terminus a été l'objet d'une étude suivie au cours des dernières années de la part des techniciens de la compagnie. On s'est rendu compte des besoins des terminus en fonction du trafic et des plans détaillés pour la modernisation des voies stratégiques dans toutes les régions du Réseau sont fort avancés.

A Montréal, une nouvelle disposition et un prolongement des voies à Turcot, dans le but d'améliorer le trafic existant, étaient presque terminés à la fin de l'année. La nouvelle gare à dos d'âne à Côte de Liesse est encore à construire mais le projet a été avancé en 1953 du fait de l'acquisition de presque tout le terrain nécessaire. Au terminus des marchandises Bonaventure, on a continué à agrandir et à réaligner les voies. A la fin de l'année, le hangar des douanes qu'on y construit était presque terminé.

Comme suite du programme de dieselisation, il a fallu prévoir au cours de l'année des ateliers de réparation et de service. Le nouvel atelier d'entretien pour diesels à Fort Érié a été inauguré et les travaux ont été avancés à l'agrandissement de l'atelier de locomotives électriques à la Pointe St-Charles où seront réparées les locomotives diesel légères. De plus, des postes à combustible pour diesels ont été installés à différents endroits sur le réseau.

A Toronto, on a commencé à la mi-été la construction d'un édifice à bureaux de six étages dont les deux étages du bas serviront à garer les camions de messageries.

La construction d'un prolongement de 600 pieds au quai à minerai de fer à Port Arthur, commencée en 1952, a procédé régulièrement et devrait être terminée en 1955.

La construction d'une cale mobile pour le transbordement du trafic apporté par barges à Prince-Rupert était presque terminée à la fin de l'année.

Service de navires côtiers

Le transbordeur brise-glace moderne "William Carson" a été lancé en novembre et devrait être prêt à naviguer au cours de l'été de 1954, entre North Sydney et Port-aux-Basques. Les travaux aux terminus du transbordeur sur l'île et la terre ferme se continuent.

On a commencé au cours de l'année, pour le compte du gouvernement fédéral, la construction d'un transbordeur qui sera exploité par le Canadien National entre Yarmouth, (N.-É.), et Bar Harbor, Me.

Service des communications

La modernisation et l'agrandissement des installations ont été continués en 1953 pour rencontrer la demande grandissante de moyens de communications.

A la fin de l'année des contrats ont été accordés conjointement aux Télégraphes du Canadien National et du Pacifique Canadien pour le prolongement du réseau de télévision de Radio-Canada jusqu'à Windsor et Québec. Peu avant la fin de l'année la partie Toronto-London du réseau a été mise en service. Une autre entreprise en commun a été l'installation du système de transmission mécanique des cartes météorologiques. Ce système, d'envergure nationale, fut inauguré le 28 août. Le premier du genre au monde, il est complètement automatique.

Les autres projets importants réalisés en 1953 comprennent un réseau de télétype transcontinental pour le chemin de fer, un circuit téléphonique pour Air Canada de Gander, (T.-N.), à Vancouver, (C.-B.), quatre nouveaux circuits pour le téléphone commercial entre Terre-Neuve et la terre ferme et 750 milles de circuit pour la Trans-Mountain Pipeline Company, entre Edmonton et Vancouver, et des additions importantes au réseau de communications pour la défense du pays.

Méthodes et recherches

L'enquête sur les méthodes et procédés de la Compagnie par les spécialistes de celle-ci aidés, dans certains cas, de conseillers de l'extérieur, a permis de réaliser d'autres économies au cours de l'année.

Des améliorations ont été apportées aux routines et registres dans plusieurs départements, y compris les services de retenues de places pour les voyageurs, la comptabilité mécanique et l'administration du personnel.

Au terminus de Toronto, une étude conduite par des spécialistes en gérance, travaillant de concert avec les hauts fonctionnaires des messageries, a amené l'introduction, en 1953, de nouvelles méthodes et de nouveau matériel qui, grâce à des installations plus importantes, ont amélioré de façon sensible la maintenance des colis-messageries.

Les recherches visant au contrôle de la qualité des matériaux employés par le chemin de fer ont été encore plus poussées durant l'année.

D'autres expériences ont été faites sur la réfrigération mécanique et l'équipement de climatisation. Un nouveau "container" réfrigérant pour lots brisés s'est révélé excellent pour le transport du poisson et l'on projette d'en faire un plus grand usage.

GÉNÉRALITÉS

Nouveaux embranchements

En 1953 a été continuée la construction de deux embranchements importants et de nouvelles voies ont aussi été construites pour rencontrer les besoins de l'industrie et de la nation.

A la fin de l'année, le nettoyage de l'emprise sur l'embranchement de 46 milles entre Terrace et Kitimat (C.-B.), était presque terminé et le régalage était à moitié fini. Les travaux ont été avancés au pont qui traverse le Skeena, à Terrace.

La pose du rail sur l'embranchement Sherridon-Lynn Lake a été terminée à la date prévue, en octobre, et à la fin de l'année, les concentrés de minerai étaient transportés par trains réguliers.

Au cours de l'année, la Compagnie a construit, à divers endroits au Canada, 225 voies industrielles, éperons et prolongements de voies représentant une longueur totale de 60 milles.

En juin, des contrats ont été accordés pour le déplacement d'environ 14 milles de rail nécessité par la construction, par l'État, de la chaussée de Canso. Cette chaussée permettra aux trains du Canadien National de rejoindre directement le Cap Breton de la terre ferme sans avoir à utiliser le transbordeur actuel de trains entre Mulgrave et Point Tupper (N.-É.).

Nouvel hôtel

Le 14 août, il fut annoncé que les plans d'un nouvel hôtel à Montréal avaient été préparés et que selon la procédure habituelle, ce projet figurerait dans le budget capital pour 1954 soumis au Parlement. Les dessins d'architecte de cet hôtel et les photos du secteur environnant figurent aux pages 15-18.

Concurrence

Au cours de l'année, nombre d'innovations ont été faites dans le but de rendre les services du Canadien National plus attrayants au public voyageur et expéditeur.

En mars 1953, un service des voyages organisés a été créé parce que ce genre de voyages, qui comprend le transport, la chambre d'hôtel, la visite des lieux d'intérêt, etc., à un prix forfaitaire pour le voyageur ou le groupe, semble offrir de grandes possibilités. Ce nouveau service est de plus en plus populaire auprès du public.

Deux tarifs attrayants pour les voyageurs ont été offerts sur une base expérimentale au cours de l'année. Afin d'encourager les voyages en semaine, des expériences entre des points donnés ont été conduites pour des voyages aller-retour en voiture ordinaire au prix d'un billet simple plus un dixième, les mardis, mercredis et jeudis. On a aussi essayé un tarif pour famille qui permet de profiter davantage des billets à moitié prix. Le résultat de ces expériences n'est pas encore concluant.

Le 9 novembre, un nouveau service d'autobus a été inauguré comme partie intégrante d'un service direct autobus-rail entre Winnipeg et Flin Flon, Man. Les autobus circulant entre Flin Flon et Kamsack, Sask., font le raccordement avec les trains réguliers entre Kamsack et Winnipeg, rendant ainsi possible un service plus commode et à plus bas prix.

L'inauguration sur certains parcours, en 1953, de nouvelles cédules rapides pour trains de marchandises à traction diesel a avancé le temps de livraison pour les expéditions de l'Est du Canada à la côte Pacifique et aux points intermédiaires.

En juillet 1953, le service des marchandises remorques-plates-formes, expérimenté en décembre 1952 entre Montréal et Toronto, a été étendu à Hamilton avec une plus grande fréquence. A la fin de l'année, 24 remorques et 12 wagons plates-formes servaient à réduire le coût de manutention des marchandises et à fournir un service plus rapide aux destinataires dans ces trois grandes cités industrielles.

La coordination du pneu et du rail a été développée au cours de l'année grâce à l'addition de cinq nouvelles routes de camionnage sur lesquelles les véhicules de la Compagnie, transportant des lots brisés, ont servi essentiellement à compléter des services directs par rail. Ce genre d'exploitation, bien qu'ayant ses limites et d'abord conçu pour effectuer des économies d'exploitation, améliore la qualité du service donné au public.

Réorganisation de la Corporation

La réalisation du plan de rationalisation arrêté pour la structure corporative du Réseau, mentionné dans le rapport de l'an dernier, a été poursuivie au cours de l'année. Comme mesures préliminaires, des moyens ont été pris pour l'achat de certaines obligations émises par des compagnies précédentes. Après des études faites au cours de l'année, dix-neuf compagnies de chemin de fer ont été choisies pour être amalgamées et les formalités nécessaires seront remplies tôt en 1954. Avec le temps et par des amalgamations successives de ce genre l'on espère que l'exploitation du réseau ferroviaire sera du ressort d'une seule corporation.

Des filiales, dont la Corporation mère sera seule propriétaire, seront créées pour gérer les entreprises du Réseau autres que les chemins de fer et entre autres, les télégraphes, les bateaux, les hôtels et les propriétés immobilières. Des démarches ont été faites dans ce sens qui préparent la voie à l'amalgamation, en 1954, de deux compagnies de communications et à la consolidation des hôtels en une seule corporation.

Coopération en vertu de la Loi Canadien National-Pacifique Canadien, 1933

Rien de nouveau n'a été ajouté en 1953 à la liste des projets coopératifs déjà rapportés comme faisant l'objet d'une étude conjointe et relevant de la Loi Canadien National-Pacifique Canadien.

La standardisation du matériel roulant a progressé au cours de l'année et des spécifications communes ont été arrêtées pour les wagons fermés, les wagons pour automobiles, les gondoles et les plates-formes. Cette coopération, bien que ne relevant pas de la Loi ci-dessus, vaudra des économies aux deux chemins de fer.

Personnel

Le développement et la mise en œuvre du programme d'entraînement sur place ont bien progressé au cours de l'année.

Le cours d'entraînement du personnel, une nouvelle expérience en conduite administrative, a été donné avec succès pendant sept semaines. Il s'est terminé le 17 juillet. Un cours semblable est projeté pour l'été de 1954.

La compagnie et ses employés ont continué de bénéficier des travaux accomplis en 1953 par les comités coopératifs, direction main-d'œuvre, et le plan des suggestions.

Viennent ensuite le bilan etc., ainsi que divers tableaux statistiques qui sont soumis pour la gouverne des membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Voilà, messieurs, vous avez entendu M. Gordon faire lecture du rapport. Je vais mettre en délibération chaque en-tête du rapport et les membres du Comité pourront alors poser des questions s'ils le désirent. Commençons d'abord par la "Revue financière", page 6.

M. FULTON: Monsieur le président, ne pourrions-nous tout d'abord convenir que les tableaux paraissant au rapport jusqu'à la page 40 doivent être inclus dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Oui, cela est tout à fait dans l'ordre et conforme à la procédure habituelle que nous suivons.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1953

ACTIF		PASSIF	
PLACEMENTS		DETTE CONSOLIDÉE	
Immobilisations en voie et matériel	\$2,488,946,890	Entre les mains du public	\$ 574,056,661
Améliorations aux propriétés louées	1,216,308	A titre de placement dans des fonds spéciaux	15,755,029
Propriétés diverses	71,584,067		<u>\$ 589,811,690</u>
	<u>\$2,561,747,265</u>		
Fonds de capital et autres fonds de réserve:—		PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT	
Valeurs du réseau au pair	\$ 748,500		342,140,048
Autre actif au prix de revient	3,971,331		
	<u>4,719,831</u>		
Placements dans les filiales		EXIGIBILITÉS	
	54,785,126	Reliquats à payer, trafic et service des wagons	\$ 6,878,125
Autres placements:—		Comptes apurés et salaires à payer	40,011,795
Valeurs du réseau au pair	\$ 205,000	Divers comptes à payer	7,996,371
Autre actif au prix de revient	487,454	État	22,366,806
	<u>692,454</u>	Arriérés d'intérêts—dus au public	4,256,669
	<u>\$2,621,944,676</u>	Intérêts courus et non échus	4,668,007
		Comptes à payer	8,372,348
		Impôts courus	2,088,519
		Diverses	1,656,186
			<u>98,294,826</u>
DISPONIBILITÉS		COMPTE CRÉDITEURS	
Encaisse	\$ 16,996,743	Pensions	\$ 85,870,000
Placements temporaires	1,200,000	Autres	7,054,872
Dépôts spéciaux	4,522,972		<u>92,924,872</u>
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs	24,685,898		
Divers comptes à recevoir	21,029,259	RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE	
Matériaux et approvisionnements	108,898,665	Réserve pour assurances	\$ 14,058,145
Intérêts et dividendes à recevoir	53,722	Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement	186,653,701
Comptes à recevoir	7,495,246	Réserve pour dépréciation—lignes aux É.-U.—voie et matériel	30,055,641
Diverses	298,649	Autres comptes d'ordre	7,476,785
	<u>185,181,199</u>		<u>238,244,272</u>
COMPTE DÉBITEURS		ACTIONS	
Avances au fonds de roulement	\$ 538,321	Actions de filiales entre les mains du public	
Fonds d'assurances:—		4,514,490	
Valeurs du réseau au pair	\$ 5,791,029	ÉTAT CANADIEN—COMPTE DE L'ACTIONNAIRE—(voir note)	
Autre actif au prix de revient	8,267,116	6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	
	<u>14,058,145</u>	\$ 396,518,135	
Fonds de pensions:—		775,894,217 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company	
Valeurs du réseau au pair	\$ 9,010,500	775,894,217	
Autre actif au prix de revient	76,859,500	Immobilisations de l'État pour les Chemins de Fer du Gouvernement canadien	
	<u>85,870,000</u>	379,637,715	
Autres comptes débiteurs	1,795,763		<u>1,552,050,067</u>
	<u>102,262,229</u>		

COMPTES D'ORDRE

Comptes payés d'avance.....	\$	903,096	
Escompte sur la dette consolidée.....		2,557,650	
Autres comptes d'ordre.....		5,131,415	
			8,592,161
			<u>\$2,917,980,265</u>

PASSIF ÉVENTUEL

Important passif éventuel figurant à la page 35

\$2,917,980,265

Les monnaies anglaise et américaine sont converties au pair du change.

NOTE:—Le capital-actions de la Canadian National Railway Company (à l'exception des actions privilégiées 4%) et les immobilisations de Sa Majesté pour les Chemins de Fer du Gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, tel que rapporté dans les comptes publics du Canada.

T. J. GRACEY,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et les dossiers des compagnies constituant le Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1953, et à notre avis le Réseau a tenu les livres de comptabilité requis.

Nous avons accepté le montant total des valeurs immobilisées en biens-fonds et matériel tel qu'extrait des livres de plusieurs compagnies et des Chemins de Fer du Gouvernement canadien, et incorporé dans la comptabilité du Réseau au 1^{er} janvier 1923.

Sur les lignes canadiennes, la comptabilité de dépréciation a été appliquée depuis le 1^{er} janvier 1940, la comptabilité des retraits continue à s'appliquer aux biens-fonds.

Les augmentations de salaires rétroactives qui ne figuraient pas dans les comptes de 1952 mentionnées dans notre Certificat annexé au bilan en date du 31 décembre 1952, ont été payées en 1953 et figurent dans les frais d'exploitation du chemin de fer pour l'année étudiée ici.

À notre avis, sous réserve de ce qui précède, le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1953, et des revenus et dépenses consolidés de l'exercice, au meilleur de notre connaissance et des renseignements qui nous ont été fournis et ainsi qu'il apparaît aux livres du réseau. Ces comptes ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente.

Selon nous, le Réseau n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal,
le 2 mars 1954.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1953	1952
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Marchandises.....	\$553,618,614	\$536,723,241
Voyageurs.....	45,916,272	48,466,128
Postes.....	8,732,737	7,907,232
Messageries.....	38,258,227	35,820,500
Systèmes de communication.....	15,952,985	13,870,000
Toutes les autres.....	34,143,616	32,432,314
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION.....	\$ 696,622,451	\$ 675,219,415
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 127,919,422	\$ 121,363,896
Entretien du matériel.....	148,100,818	145,533,632
Circulation.....	12,065,049	11,192,183
Transport.....	327,757,447	316,482,722
Exploitations diverses.....	6,635,991	6,422,539
Frais généraux.....	36,570,359	33,857,943
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION.....	\$ 659,049,086	\$ 634,852,915
REVENU NET D'EXPLOITATION.....	\$ 37,573,365	\$ 40,366,500
IMPÔTS ET LOCATIONS:		
Impôts courus.....	\$ 13,549,079	\$ 13,921,243
Location de matériel—Débit net.....	3,567,132	6,529,937
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	300,169	420,996
TOTAL DES IMPÔTS ET LOCATIONS.....	\$ 17,416,380	\$ 20,872,176
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.....	\$ 20,156,985	\$ 19,494,324
AUTRES REVENUS:		
Loyers de lignes.....	\$ 47,308	\$ 46,808
Loyers divers.....	1,296,386	1,220,473
Revenu de propriétés immobilières.....	1,065,742	727,591
Revenu de propriétés exploitées séparément.....	407,542	721,748
Exploitation des hôtels.....	1,245,132	535,509
Dividendes.....	466,694	401,611
Intérêts.....	1,600,767	1,785,817
Divers.....	3,780,916	1,829,618
Profits et pertes—crédit ou <i>débit</i> net.....	381,554	145,144
TOTAL DES AUTRES REVENUS.....	\$ 10,292,041	\$ 7,124,031
PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU:		
Locations de lignes.....	\$ 477,732	\$ 478,483
Locations diverses.....	699,839	676,200
Service de la dette non consolidée.....	322,935	269,805
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	488,167	503,780
Diverses dépenses débitées au revenu.....	129,010	384,639
TOTAL DES PRÉLÈVEMENTS À MÊME LE REVENU.....	\$ 2,117,683	\$ 2,312,907
REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS.....	\$ 28,331,343	\$ 24,305,448
SERVICE DES INTÉRÊTS:		
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	21,575,180	21,848,906
Intérêts sur les prêts de l'État.....	6,512,146	2,314,215
SURPLUS—PAYABLE EN DIVIDENDE SUR LES ACTIONS PRIVILÉGIÉES 4%.....	\$ 244,017	\$ 142,327

RECETTES D'EXPLOITATION

	1953	1952
Marchandises.....	\$ 544,716,612	\$ 528,128,689
Paiements en vertu de la L.T.M.P.M.....	8,902,002	8,594,552
Voyageurs.....	45,916,272	48,466,128
Bagages.....	146,710	157,198
Wagons-lits.....	4,499,995	4,597,819
Wagons-salons.....	407,602	403,390
Postes.....	8,732,737	7,907,232
Messageries.....	38,258,227	35,820,500
Agence ferroviaire de messageries.....	895,165	758,739
Autres trains de voyageurs.....	11,532	15,214
Lait.....	496,646	492,096
Aiguillage.....	6,237,420	6,184,985
Transbordements par eau.....	2,059,564	1,967,514
Wagons-restaurants et buffets.....	3,651,820	3,666,873
Restaurants.....	360,036	357,888
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	422,944	454,682
Consigne.....	69,263	75,194
Emmagasinage—Marchandises.....	432,636	395,825
Emmagasinage—Bagages.....	52,638	61,750
Surestaries.....	2,331,195	2,486,457
Département de communication.....	15,952,985	13,870,000
Commissions des télégraphes (É.-U.).....	14,562	11,348
Élévateurs à grain.....	908,001	848,230
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	1,205,725	1,075,822
Divers.....	9,173,613	7,612,099
Exploitations en commun—Cr.....	918,911	938,115
Exploitations en commun—Dr.....	152,362	128,924
	<u>\$ 696,622,451</u>	<u>\$ 675,219,415</u>

FRAIS D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

	1953	1952
Surintendance.....	\$ 9,762,624	\$ 8,717,622
Entretien de l'infrastructure.....	12,679,179	12,787,967
Tunnels et passages souterrains.....	191,616	216,100
Ponts, estacades et ponceaux.....	5,255,078	5,149,770
Traverses.....	13,173,003	11,592,753
Rails.....	6,143,620	5,858,134
Autres matériaux pour la voie.....	6,756,299	7,345,313
Ballast.....	2,392,386	2,303,047
Pose de rails et revêtement.....	33,244,693	31,874,310
Clôtures, protections et signaux.....	1,659,937	1,491,007
Stations et bureaux.....	5,732,426	5,584,485
Édifices sur l'emprise.....	947,485	769,475
Postes d'alimentation d'eau.....	1,054,759	957,370
Postes à combustible.....	476,087	501,188
Ateliers et remises à locomotives.....	4,207,546	4,086,943
Élévateurs à grain.....	90,199	84,543
Entrepôts.....	6,466	1,734
Quais et docks.....	424,643	297,636
Systèmes de communication.....	7,261,664	6,886,864
Signaux et enclenchements.....	2,221,565	1,971,025
Usines génératrices.....	15,176	25,556
Réseaux de transport d'énergie.....	399,965	407,851
Constructions diverses.....	19,609	27,780
Propriété de la voie—Dépréciation—É.-U.....	1,022,650	986,791
Propriété de la voie—Retraits.....	2,437,087	3,480,979
Machines pour la chaussée.....	2,174,870	1,823,227
Démantèlement de propriétés réformées.....	425,733	397,958
Amortissements des projets de défense—Cr.....	—	3,051,276
Petits outils et accessoires.....	1,937,854	1,999,679
Enlèvement de la neige, de la glace, etc.....	3,563,631	5,273,551
Améliorations publiques.....	688,691	812,221
Accidents aux personnes.....	957,362	958,437
Assurance.....	631,091	228,586
Impressions et papeterie.....	165,156	157,056
Autres frais.....	12,722	61,222
Droits de passage.....	97,880	96,702
Entretien des propriétés en commun—Dr.....	1,892,795	1,593,687
Entretien des propriétés en commun—Cr.....	2,204,125	2,393,388
	<u>\$ 127,919,422</u>	<u>\$ 121,363,896</u>

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS
ENTRETIEN DU MATÉRIEL

	1953	1952
Surintendance.....	\$ 3,539,998	\$ 3,171,373
Machines d'atelier—Réparations.....	4,471,098	4,422,577
Machines d'usines génératrices—Réparations.....	280,579	316,686
Retraits de machinerie.....	335,960	163,380
Dépréciation de machinerie—É.-U.....	81,826	77,304
Démantèlement de machines réformées.....	14,268	13,812
Locomotives à vapeur—Réparations.....	35,951,908	38,953,152
Autres locomotives—Réparations.....	5,951,990	3,835,699
Wagons à marchandises—Réparations.....	43,964,227	45,442,568
Voitures de voyageurs—Réparations.....	18,694,179	17,460,733
Matériel flottant—Réparations.....	1,440,802	1,659,419
Matériel de service—Réparations.....	4,200,083	4,173,588
Matériel des messageries—Réparations.....	528,661	439,349
Matériel divers—Réparations.....	201,984	288,160
Matériel divers—Retraits.....	14,255	12,444
Démantèlement de matériel réformé.....	402,534	330,009
Matériel—Dépréciation.....	26,199,800	23,215,889
Matériel des messageries—Dépréciation.....	234,973	210,036
Accidents aux personnes.....	812,671	767,755
Assurance.....	489,271	335,459
Impressions et papeterie.....	131,790	123,182
Autres frais.....	192,893	124,827
Entretien du matériel commun—Dr.....	350,154	405,759
Entretien du matériel commun—Cr.....	385,086	409,528
	<hr/>	<hr/>
	\$ 148,100,818	\$ 145,533,632

CIRCULATION

	1953	1952
Surintendance.....	\$ 4,263,317	\$ 3,910,479
Agences extérieures.....	4,705,912	4,325,671
Publicité.....	1,426,754	1,416,590
Associations de circulation.....	270,457	229,940
Impressions et papeterie.....	679,878	642,480
Industrie et développement.....	408,819	374,185
Colonisation et agriculture.....	309,912	292,838
	<hr/>	<hr/>
	\$ 12,065,049	\$ 11,192,183

TRANSPORT

	1953	1952
Surintendance.....	\$ 7,619,489	\$ 6,923,970
Ordonnance des trains.....	3,989,885	3,897,405
Personnel des stations.....	45,500,111	42,961,957
Pesage, inspection et surestaries.....	192,000	174,118
Quais à charbon et minéral.....	100,840	96,294
Fournitures et frais des stations.....	3,293,176	3,203,721
Chefs et commis des gares.....	10,291,719	9,275,363
Conducteurs et serre-freins des gares.....	18,228,247	15,635,247
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	1,811,517	1,589,480
Mécaniciens de locomotives des gares.....	12,148,341	11,047,299
Combustible—manœuvre.....	7,169,639	8,193,471
Manœuvre en gares—Produite.....	39,211	33,720
Manœuvre en gares—Achetée.....	101,684	102,501
Eau pour locomotives des gares.....	192,697	213,177
Lubrifiant pour locomotives des gares.....	181,591	197,723
Autres fournitures pour locomotives des gares.....	122,701	142,065
Frais des remises à locomotives—Gares.....	3,867,223	3,707,789
Fournitures et frais de gares.....	396,797	385,853
Mécaniciens des trains.....	28,215,866	26,637,714
Combustible des trains.....	49,162,135	54,036,313
Force motrice—Produite.....	64,764	54,815
Force motrice—Achetée.....	171,898	162,680
Eau pour locomotives des trains.....	1,773,298	1,977,854
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	1,137,367	1,172,206
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	669,510	721,138
Frais de remise—Trains.....	12,736,445	12,066,976
Employés des trains.....	33,629,898	31,142,582
Fournitures et frais des trains.....	22,165,116	21,592,551
Exploitation des wagons-lits.....	3,932,474	3,854,130
Signaux et enclenchements.....	1,119,410	1,043,087
Protection des passages à niveau.....	1,410,403	1,515,443
Ponts mobiles.....	334,834	293,255
Système de communication.....	12,244,840	11,524,650
Matériel flottant.....	6,453,788	6,154,397
Service des messageries.....	25,856,665	23,238,894
Impressions et papeterie.....	1,433,016	1,387,759

TRANSPORT (Fin)

Autres frais.....	\$ 1,843,286	2,361,586
Assurance.....	645,771	249,907
Déblayage des accidents.....	934,264	1,059,478
Dommmages à la propriété.....	178,997	\$ 208,246
Dommmages aux bestiaux sur l'emprise.....	88,563	94,957
Pertes et dommmages—Marchandises.....	3,483,564	3,345,975
Pertes et dommmages—Bagages.....	8,457	10,145
Accidents aux personnes.....	2,253,024	2,247,474
Gares et termini en commun—Dr.....	2,882,986	2,699,932
Gares et termini en commun—Cr.....	3,251,473	2,850,912
Voies et propriétés en commun—Dr.....	1,729,116	1,439,024
Voies et propriétés en commun—Cr.....	797,730	740,687
	<hr/>	<hr/>
	\$ 327,757,447	\$ 316,482,722

DIVERS

Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 5,009,171	\$ 4,855,377
Restaurants.....	352,654	341,740
Élévateurs à grain.....	320,153	365,053
Autres exploitations.....	555,428	462,830
Diverses exploitations en commun—Dr.....	398,585	397,539
	<hr/>	<hr/>
	\$ 6,635,991	\$ 6,422,539

GÉNÉRAUX—

Appointements et frais du personnel.....	\$ 831,163	\$ 762,118
Appointements et frais des subalternes.....	11,877,760	10,806,672
Fournitures et frais du bureau-chef.....	785,998	741,378
Contentieux.....	701,471	614,191
Service des secours.....	42,500	42,500
Pensions.....	20,914,969	19,716,514
Impressions et papeterie.....	528,383	553,005
Frais d'évaluation.....	12,143	11,250
Autres frais.....	749,890	501,234
Prop. en commun, en général—Dr.....	142,614	124,837
Prop. en commun, en général—Cr.....	16,532	15,766
	<hr/>	<hr/>
	\$ 36,570,359	\$ 33,857,943

IMMOBILISATIONS

DÉPENSES EN 1953

VOIE:

Nouvelles lignes construites.....	\$	7,257,374	
Lignes achetées.....		1,164,821	
Développement du terminus de Montréal.....		498,328	
Lignes abandonnées— <i>Crédit</i>		199,189	
Rails et boulons.....		2,062,935	
Sellettes et ancrés.....		2,556,597	
Ballast.....		732,528	
Grandes gares à marchandises.....		2,707,776	
Voies de gares et de garage.....		2,868,863	
Appareils de construction de la chaussée.....		2,553,906	
Ponts, estacades et ponceaux.....		2,146,959	
Tunnels.....		105,843	
Protection des passages à niveau.....		385,982	
Stations et abords.....		2,838,091	
Quais et docks.....		1,276,709	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....		3,613,720	
Signaux automatiques et enclenchements.....		1,889,274	
Système de communications.....		6,296,117	
Électrification—sous-stations.....		203,595	
Édifices et fournitures du service des magasins.....		110,558	
Frais généraux.....		935,370	
			\$ 42,033,457

MATÉRIEL:

Acquisition ou construction de matériel roulant.....	\$	85,998,362	
Retraits de matériel roulant— <i>Crédit</i>		11,611,463	
Améliorations générales au matériel.....		3,454,007	
Transformation de matériel.....		1,046,008	
Matériel des messageries et divers.....		553,350	
			79,440,264

HÔTELS.....

3,847,658

PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT—*Crédit*.....

367,357

Dépenses nettes.....

\$ 124,954,022

Immobilisations de l'État dans les Chemins de fer du gouvernement canadien—

Transfert de propriétés— <i>Crédit</i>	\$	144,529	
Construction de 2 navires pour le service côtier de Terre-Neuve.....		100,000	
			44,529

Augmentation nette au poste immobilisations.....

\$ 124,909,493

Total des immobilisations au 31 décembre 1953, \$2,561,747,265.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

COMPAGNIES	Valeur nominale		Valeur comptable des titres propriété du Réseau national
	Total	Pourcentage du Réseau Can. Nat.	
ACTIONS:			
The Belt Railway Company of Chicago....	\$ 3,120,000	7.69	\$ 240,000
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....	5,000,000	20	1,000,000
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000	50	1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000	50	1,000,000
Northern Alberta Railways Company.....	12,500,000	50	6,250,000
The Public Markets, Limited.....	1,150,000	50	575,000
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	0.6	600
Shawinigan Falls Terminal Railway Company.....	300,000	50	62,500
The Toledo Terminal Railroad Company..	4,000,000	9.68	387,200
The Toronto Terminals Railway Company.	500,000	50	250,000
Trans-Canada Air Lines.....	5,000,000	100	5,000,000
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000	50	75,000
			\$ 16,340,300
OBLIGATIONS:			
Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds.....	\$ 24,685,000	50	\$ 12,342,500
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,610,000	50	12,805,000
Trans-Canada Air Lines Debenture.....	20,000,000	100	20,000,000
			45,147,500
AVANCES:			
The Belt Railway Company of Chicago.....			\$ 33,173
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			3,988,160
Northern Alberta Railways Company.....			100,000
Railway Express Agency, Incorporated.....			173,493
Shawinigan Falls Terminal Railway Company.....			2,500
			4,297,326
EN DÉPÔT:			
Trans-Canada Air Lines— <i>Credit</i>			11,000,000
Total au 31 décembre 1953.....			\$ 54,785,126

DETTE CONSOLIDÉE

Taux %	Maturité (voir note)		Monnaie payable	Montant en cours au 31 déc. 1953
5	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	\$ 919,824
4	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	6,980,309
5	1 fév. 1954	Canadian National 30 Year Bonds.....	Canadienne	50,000,000
4	1 janv. 1955	Canada Atlantic Bonds.....	Can-EU-Stlg.	9,947,934
4	1 avr. 1955	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-EU-Stlg.	8,871,444
4 $\frac{3}{4}$	15 juin 1955	Canadian National 25 Year Bonds.....	Can-EU-Stlg.	48,496,000
4 $\frac{1}{2}$	1 fév. 1956	Canadian National 25 Year Bonds.....	Can-EU-Stlg.	67,368,000
4	1 sept. 1956	Pembroke Southern Bonds.....	Canadienne	150,000
2 $\frac{1}{2}$	1 mars 1957 (a)	Newfoundland Railway Notes.....	E.U.	498,201
4 $\frac{1}{2}$	1 juil. 1957	Canadian National 30 Year Bonds.....	Can-EU.	64,136,000
3 $\frac{1}{2}$	20 juil. 1958	Canadian Northern Debenture Stock.....	Canadienne	5,246,268
			Sterling	390,238
5	15 nov. 1958	Dettes envers la Province du Nouveau-Brunswick.....	Canadienne	380,023
3	15 janv. 1959 (b)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	35,000,000
3 $\frac{1}{2}$	4 mai 1960	Canadian Northern Alberta Debenture Stock.....	Sterling	550,727
3 $\frac{1}{2}$	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario Debenture Stock.....	Sterling	3,597,518
3	1 janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-EU-Stlg.	26,465,130
4	1 janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-EU-Stlg.	7,999,074
3	3 janv. 1966 (c)	Canadian National 17 Year Bonds.....	Canadienne	35,000,000
2 $\frac{3}{4}$	2 janv. 1967 (d)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	50,000,000
2 $\frac{7}{8}$	15 sept. 1969 (e)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	70,000,000
2 $\frac{7}{8}$	16 janv. 1971 (f)	Canadian National 21 Year Bonds.....	Canadienne	40,000,000
2 $\frac{3}{4}$	15 juin 1975 (g)	Canadian National 25 Year Bonds.....	E.U.	6,000,000
4 $\frac{1}{2}$	1 janv. 1980	Grand Trunk Western Bonds.....	Can-EU-Stlg.	400,000
Émissions en séries du Trust du matériel:—				
2	1 déc. 1957	Séries "R".....	Canadienne	2,240,000
2 $\frac{1}{8}$	15 mars 1958	Séries "S".....	Canadienne	14,000,000
2 $\frac{1}{4}$	1 nov. 1958	Séries "T".....	Canadienne...	10,750,000
2 $\frac{1}{4}$	15 mars 1960	Séries "U".....	Canadienne	14,300,000
2 $\frac{3}{4}$	15 janv. 1961	Séries "V".....	Canadienne	10,125,000
Total.....				\$ 589,811,690

Note:—(a) Rachetable au pair en tout temps.

(b) Rachetable au pair le ou après le 15 janv. 1954.

(c) Rachetable au pair le ou après le 3 janv. 1961.

(d) Rachetable au pair le ou après le 2 janv. 1964.

(e) Rachetable au pair le ou après le 15 sept. 1964.

(f) Rachetable au pair le ou après le 16 janv. 1966.

(g) Rachetable le ou avant le 14 juin 1954, à 102 $\frac{1}{2}$; par la suite à différentes primes de remboursement.

PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT

LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL, 1952

Débeture 1 janv. 1972..... \$ 100,000,000

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Avances pour capital d'exploitation, 1923..... 16,771,981

LOIS DE FINANCE ET DE GARANTIE

Prêts pour dépenses de capital et capital d'exploitation:—

Débeture 1 janv. 1967—Loi, 1951..... \$ 4,416,388

Débeture 20 fév. 1967—Loi, 1951..... 17,333,940

Débeture 31 mars 1967—Loi (no 2), 1951..... 3,225,924

Débeture 23 mai 1967—Loi, 1952..... 33,277,000

Débeture 19 sept. 1967—Loi, 1952..... 40,750,000

Débeture 4 fév. 1968—Loi, 1952..... 22,695,537

Débeture 11 août 1968—Loi, 1953..... 73,164,715

Prêts temporaires —Loi, 1953..... 11,835,285

206,698,789

LOIS DE REMBOURSEMENT

Prêts pour remboursement de dettes:—

Débeture 28 mars 1967—Loi, 1947..... \$ 2,506,623

Débeture 18 juil. 1967—Loi, 1951..... 9,560,000

Débeture 30 déc. 1967—Loi, 1951..... 213,309

Prêts temporaires —Loi, 1951..... 6,389,346

18,669,278

Total..... \$ 342,140,048

CHANGEMENTS DANS LA PART D'INTÉRÊT ET LE CAPITAL EMPRUNTÉ

	Solde au 31 déc. 1952	Transactions en 1953	Solde au 31 déc. 1953
PART D'INTÉRÊT			
Capital-actions des filiales détenu par le public.....	\$ 4,516,490	\$ 2,000	\$ 4,514,490
État canadien—compte de l'actionnaire:—			
Capital-actions de la Canadian National Railway Company.....	\$ 396,518,135	—	\$ 396,518,135
Actions privilégiées de la Canadian National Rail- way Company.....	754,871,945	\$ 21,022,272	775,894,217
Immobilisations dans les chemins de fer du gou- vernement canadien.....	379,682,244	44,529	379,637,715
Total, État canadien.....	\$1,531,072,324	\$ 20,977,743	\$1,552,050,067
Total, part d'intérêt.....	\$1,535,588,814	\$ 20,975,743	\$1,556,564,557
CAPITAL EMPRUNTÉ			
Dette consolidée.....	\$ 605,494,829		\$ 589,811,690
Rachats:—			
5% Perpetual Debenture Stocks—divers.....		\$ 595,977	
4% Perpetual Debenture Stocks—divers.....		4,122,188	
3% Can. Nor. Debenture Stock, échéance 10 juillet 1953.....		1,162,768	
2½% Newfoundland Railway Notes.....		142,206	
Trusts du matériel—paiements en séries.....		9,660,000	
Prêts et débetures de l'État canadien.....	228,055,165		342,140,048
Lois de finance et de garantie:—			
Débeture—Loi, 1952.....		22,695,537	
Débeture—Loi, 1953.....		73,164,715	
Prêts temporaires—Loi, 1953.....		11,835,285	
Loi de remboursement:—			
Prêts temporaires—Loi, 1951.....		6,389,346	
Total, capital emprunté.....	\$ 833,549,994	\$ 98,401,744	\$ 931,951,738
Capitalisation totale.....	\$2,369,138,808	\$ 119,377,487	\$2,488,516,295

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

No. des compagnies		
1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires) }	\$ 396,518,135
	{ Canadian National Railway Company (privilégiées) }	775,894,217
		<u>\$1,172,412,352</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

Nos. des compagnies	Émissions des compagnies suivantes	Appartenant à la cie no.	Capital-actions émis	Appartenant au public
2	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company...	1	\$ 6,302,340	\$ 5,840
3	The Bay of Quinte Railway Company.....	20	1,395,000	
4	The Bessemer and Barry's Bay Railway Com- pany.....	20	125,000	
5	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800	
6	Canadian National Electric Railways.....	20	1,750,000	
7	Canadian National Express Company.....	21	1,000,000	
8	*Canadian National Railways (France)—francs 30,000,000.....	1	1,886,114	
9	Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	1	5 millions d'actions	
10	*Canadian National Realities, Limited.....	20	40,000	
11	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000	
12	*Canadian National Steamship, Company Lim- ited.....	39	15,000	
13	Canadian National Telegraph Company.....	20	500,000	
14	*Canadian National Transportation, Limited....	1	500	
15	The Canadian Northern Alberta Railway Com- pany.....	20	3,000,000	
16	Canadian Northern Manitoba Railway Com- pany.....	20	250,000	
17	The Canadian Northern Ontario Railway Com- pany.....	20	10,000,000	
18	Canadian Northern Pacific Railway Company..	20	25,000,000	
19	The Canadian Northern Quebec Railway Com- pany.....	20	9,550,000	3,849,200
20	The Canadian Northern Railway Company....	1	18,000,000	
21	The Canadian Northern Railway Express Com- pany, Limited.....	20	1,000,000	
22	Canadian Northern Steamships, Limited.....	20	2,000,000	
23	Canadian Northern System Terminals (Lim- ited).....	20	2,000,000	
24	Canadian Northern Western Railway Company	20	2,000,000	
25	*The Centmont Corporation.....	28	176,400	
26	Central Counties Railway.....	1	500,000	12,000
27	The Central Ontario Railway.....	20	3,331,000	
28	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000	
29	*Central Vermont Transit Corporation.....	25	5,000	
30	Central Vermont Transportation Company.....	25, 28	200,000	
31	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.....	1	50,000	
32	*Consolidated Land Corporation.....	42	64,000	
33	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Com- pany.....	35	2,000,000	
34	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Com- pany.....	35	100,000	
35	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Com- pany.....	20	3,100,000	
36	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	42	200,000	
37	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Com- pany.....	39	200,000	
38	The Grand Trunk Pacific Development Com- pany, Limited.....	39	3,000,000	
39	The Grand Trunk Pacific Railway Company....	1	24,940,200	
40	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Rail- way Company.....	39	20,000	
41	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Com- pany, (Limited).....	39	501,000	
42	{ Grand Trunk Western Railroad Company } (ordinaires)	1	20,000,000	
	{ Grand Trunk Western Railroad Company } (privilégiées)		25,000,000	
43	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500 en garde).....	13	373,625	6,825

À reporter

\$ 4,014,645

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA (*Fin*)CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC (*Fin*)

Nos. des compagnies	Émissions des compagnies suivantes	Appartenant à la cie no.	Capital-actions émis	Appartenant au public
	Report			\$ 4,014,465
44	The Halifax and South Western Railway Com- pany.....	20	1,000,000	
45	*Industrial Land Company.....	42	1,000	
46	International Bridge Company.....	1	1,500,000	
47	The James Bay and Eastern Railway Company	20	125,000	
48	The Lake Superior Terminals Company Lim- ited.....	20	500,000	
49	The Maganetawan River Railway Company...	1	30,000	
50	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000	
51	The Marmora Railway and Mining Company..	20	128,600	
52	The Minnesota and Manitoba Railroad Com- pany.....	20	400,000	
53	The Minnesota and Ontario Bridge Company..	20	100,000	
54	*Montreal and Southern Counties Railway Com- pany.....	1	500,000	140,600
55	The Montreal and Vermont Junction Railway Company.....	28	197,300	
56	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500	
57	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	\$ 350,000	
58	*The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000	10,440
59	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	20	5,000,000	
60	Muskegon Railway and Navigation Company..	42	161,293	
61	*National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500	
62	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500	
63	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Rail- way Company.....	20	925,000	
64	The Niagara, St. Catharines and Toronto Navi- gation Company (Limited).....	63	100,000	
65	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000	
66	The Ottawa Terminals Railway Company....	1	250,000	
67	The Pembroke Southern Railway Company...	1	107,800	
68	Prince George, Limited.....	1	10,000	
69	Prince Rupert, Limited.....	1	10,000	
70	The Quebec and Lake St. John Railway Com- pany.....	20	4,508,300	489,160
71	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.....	20	201,000	
72	St. Boniface Western Land Company.....	20	250,000	
73	The St. Charles and Huron River Railway Com- pany.....	20	1,000	
74	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000	
75	*The Thousand Islands Railway Company.....	1	60,000	
76	The United States and Canada Rail Road Com- pany.....	1	219,400	425
77	Vermont and Province Line Railroad Company	1	200,000	
78	The Winnipeg Land Company Limited.....	20	100,000	
				<u>\$ 4,514,490</u>

Les comptes de revenus des compagnies indiquées par (*) figurent à l'état des revenus du Réseau au poste "Propriétés exploitées séparément".

IMPORTANT PASSIF ÉVENTUEL

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mai 1952, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et quatre autres compagnies copropriétaires. L'obligation comporte le paiement, sous forme de loyer, d'un amortissement suffisant pour le rachat des obligations, échéance et le paiement de l'intérêt quand il est dû. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First Collateral Trust Mortgage 4 $\frac{3}{4}$ % Sinking Fund, Série "A" dues le 1^{er} mai 1982, et le montant en cours au 31 décembre 1953 est de \$62,991,000.

THE DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale du principal, des intérêts et des paiements au fonds d'amortissement de \$3,000,000, First Mortgage 3 $\frac{1}{2}$ %—30 ans, obligations Série "A", en date du 1^{er} décembre 1982.

THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$6,000,000 First Mortgage 4- $\frac{1}{2}$ —50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La proportion du Grand Trunk Western est de 9.68%.

PLANS DE PENSION C.N.R.

Une réserve a été constituée par les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel 1935, mais non pour les pensions accordées en vertu de l'ancien plan non contributoire, ni pour les augmentations accordées à partir du 1^{er} juillet 1952 aux employés qui contribuaient au plan de 1935 et ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952.

Aucune réserve n'a été faite pour les pensions conditionnellement courues pour les employés en service

MATÉRIEL MIS EN SERVICE EN 1953

LOCOMOTIVES DIESEL-ÉLECTRIQUES

- 21 locomotives de grande ligne de 1600 c.v.
- 18 locomotives de manœuvre sur Ligne de 1600 c.v.
- 24 locomotives de manœuvre sur ligne de 1500 c.v.
- 14 locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v.
- 2 locomotives de manœuvre de 1200 c.v.
- 2 locomotives de manœuvre de 1000 c.v.
- 6 locomotives de manœuvre de 900 c.v.
- 22 locomotives de manœuvre de 660 c.v.

MATÉRIEL POUR MARCHANDISES

- 2050 wagons fermés de 50 tonnes
- 100 wagons fermés de 30 tonnes
- 150 wagons plates-formes de 30 tonnes
- 5 wagons à plates-formes surbaissées de 135 tonnes
- 450 wagons-trémies couverts de 70 tonnes
- 300 wagons à triple trémie de 70 tonnes
- 699 wagons-gondoles de 70 tonnes
- 75 wagons-gondoles de 40 tonnes
- 100 wagons à ballast de 50 tonnes
- 50 wagons à minéral de 80 tonnes
- 200 wagons frigorifiques de 50 tonnes
- 50 wagons frigorifiques de 30 tonnes

MATÉRIEL POUR VOYAGEURS

- 1 autorail Budd
- 5 wagons-poste et à messageries
- 5 voitures ordinaires
- 118 fourgons à bagages

MATÉRIEL DE SERVICE

- 30 wagons à bascule à air comprimé de 50 tonnes et 30 v.c.
- 3 grues à locomotives diesel de 25 tonnes
- 1 grue de secours—automotrice à vapeur—de 250 tonnes
- 1 grue Burro de 7 $\frac{1}{2}$ tonnes
- 3 épandeurs Jordan
- 19 charrues à neige
- 12 unités diverses construites avec du matériel récupéré dans nos ateliers
- 3 wagons-citernes—d'occasion

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	au 1 ^{er} janvier 1953	*Mis en service	Réformés	Remodelage		au 31 décembre 1953	Com- mandés au 31 déc. 1953
				Ajoutés	Ré- formés		
LOCOMOTIVES							
A vapeur—grande ligne.....	1,884		80			1,804	
A vapeur—manœuvre.....	533	2	37			498	
Électriques.....	33					33	
Diesel-électriques—grande ligne	157	21	2			176	
Diesel-électriques—manœuvre sur ligne.....	45	56				101	
Diesel-électriques—manœuvre	193	33				226	40
Total.....	2,845	112	119			2,838	40
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES							
Wagons à marchandises fermés.	79,565	2,152	2,002		526	79,189	3,050
Wagons plates-formes.....	6,375	156	141		109	6,281	200
Wagons à bestiaux.....	3,070		60			3,010	15
Wagons-trémies.....	5,889	750	490			6,149	500
Wagons-gondoles.....	10,295	774	36		6	11,027	901
Wagons à minerai.....	708	50				753	1,000
Wagons à ballast.....	1,853	100	33			1,920	330
Wagons-citernes.....	33					33	
Wagons frigorifiques.....	4,421	250	28		24	4,619	
Cambuses.....	1,821	1	41	90		1,871	
Autres wagons, service des mar- chandises.....	3					3	
Total.....	114,033	4,233	2,831	90	665	114,860	5,996
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS							
Voitures ordinaires.....	1,071	5	26		1	1,049	218
Voitures combinées.....	260	5	12			253	
Wagons-restaurants.....	89		2	1		88	20
Voitures de colons.....	144					144	
Wagons-salons.....	60					60	17
Wagons-cafés.....	20		1			19	
Wagons-lits.....	375				1	374	104
Wagons-touristes.....	41				1	40	
Wagons à bagages et à messa- geries.....	1,258	118	14		1	1,361	30
Wagons-poste.....	57					57	
Automotrices.....	42	1				43	
Autres voitures, service des voyageurs.....	90		1			89	
Total.....	3,507	129	56	1	4	3,577	389
MATÉRIEL DE SERVICE							
Wagons au service de la Com- pagnie.....	8,669	72	239	583	5	9,080	28
MATÉRIEL FLOTTANT							
Transbordeurs de wagons.....	8					8	
Barges.....	6					6	
Steamers.....	14					14	
Remorqueurs.....	5					5	
De service.....	3					3	

*Comprend 1 locomotive diesel-électrique, 2 locomotives à vapeur et 4 unités pour marchandises achetées du Conseil des Ports Nationaux.

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1953	1952
TRAINS-MILLES		
Service des marchandises.....	46,883,109	49,541,512
Service des voyageurs.....	24,949,141	25,533,678
Service des travaux.....	1,959,407	2,216,042
Total des trains-milles.....	73,791,657	77,291,232
LOCOMOTIVES-MILLES		
Service des marchandises.....	49,201,735	52,478,053
Service des voyageurs.....	25,032,931	25,469,027
Manceuvre des trains — marchandises.....	3,829,035	4,076,414
— voyageurs.....	146,268	155,117
Manceuvre en gares — marchandises.....	17,669,537	18,179,442
— voyageurs.....	1,842,346	1,880,426
Service des travaux.....	2,029,848	2,319,340
Total des locomotives-milles.....	99,751,700	104,557,846
WAGONS-MILLES		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,307,912,853	1,348,044,272
Wagons vides.....	632,298,659	636,698,594
Voitures ordinaires et combinées.....	6,282,582	6,306,354
Autres.....	9,767,421	9,074,540
Cambuses.....	46,399,773	48,778,742
	2,002,661,324	2,048,902,502
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	589,003	610,862
Wagons vides.....	119,680	116,680
Voitures ordinaires et combinées.....	61,195,748	64,726,314
Wagons-lits, salons et observatoires.....	55,575,899	56,249,942
Wagons-restaurants.....	8,764,185	9,031,094
Automotrices.....	1,021,566	969,111
Autres:—fourgons, wagons-messageries, etc.....	89,793,346	89,249,976
	217,059,427	220,953,976
Service des travaux.....	3,531,351	3,784,742
Total des wagons-milles.....	2,223,252,102	2,273,641,220
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	24,152.91	24,190.01
TRAFIC DES MARCHANDISES		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	86,523,327	90,053,919
Tonnes transportées un mille—marchandises productives.....	36,677,980,252	38,430,494,637
Recette des marchandises.....	\$553,618,614	\$536,723,241
Recette par tonne.....	\$6.39849	\$5.96002
Recette par tonne-mille.....	\$0.01509	\$0.01397
Charge moyenne.....	423.91	426.75
Tonnes-mille—Marchandises productives par mille de voie.....	1,513,672	1,584,763
Tonnes-mille—Toute les marchandises par mille de voie.....	1,626,843	1,708,033
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses... ..	85,911,012,262	88,651,930,140
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives)	39,293,001,731	41,317,325,044
Trains-heures, service des marchandises.....	2,660,428	2,990,412
Tonne-milles brutes par heure de train de marchandises.....	31,980	29,309
Vitesse moyenne des trains de marchandises.....	17.6	16.6
Charge brute moyenne—train de marchandises (tonnes).....	1,815	1,771
Milles de locomotives à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	122	137
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées)...	306	294
TRAFIC DES VOYAGEURS		
Voyageurs transportés.....	18,080,958	18,832,815
Voyageurs transportés un mille.....	1,538,832,219	1,635,201,983
Recette du service des voyageurs.....	\$45,916,272	\$48,466,128
Recette par voyageur.....	\$2.53948	\$2.57349
Parcours moyen d'un voyageur.....	85.11	86.83
Recette par voyageur-mille.....	\$0.02984	\$0.02964
Voyageur-milles par mille de voie.....	63,712	67,598
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	72.9	66.0
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	220	225
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées)...	160	512
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Recette brute par mille de voie.....	\$28,842.17	\$27,913.15
Frais bruts par mille de voie.....	\$28,007.62	\$27,107.27
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$834.55	\$805.88

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Augmen- tation
	1953	Dimi- nution
	Tonnes	%
PRODUITS AGRICOLES		
Blé.....	8,994,388	.3
Maïs.....	514,432	13.7
Avoine.....	1,735,093	.9
Orge.....	2,154,837	11.9
Seigle.....	152,959	23.2
Graine de lin.....	112,228	6.0
Autres grains.....	221,621	3.3
Farine.....	962,552	1.4
Autres produits de mouture.....	1,169,978	13.9
Foin et paille.....	72,354	22.4
Coton.....	71,994	16.8
Pommes (fraîches).....	60,388	17.8
Autres fruits (frais).....	381,403	4.9
Pommes de terre.....	372,857	2.4
Autres légumes frais.....	287,627	1.2
Autres.....	766,426	4.6
Total.....	18,031,137	2.6
INDUSTRIE ANIMALE		
Chevaux.....	25,215	16.6
Bestiaux.....	214,281	22.2
Moutons.....	7,775	10.7
Porcs.....	112,543	28.6
Volailles (vivantes).....	56	27.3
Viandes ou volailles.....	201,474	13.6
Viandes (fumées ou salées).....	33,751	39.3
Autres conserves (comestibles).....	64,287	17.0
Œufs.....	5,587	25.7
Beurre.....	20,951	24.1
Fromage.....	30,812	39.8
Laine.....	23,866	3.4
Peaux et cuirs.....	58,556	2.5
Autres produits (non comestibles).....	96,067	2.8
Total.....	895,201	.6
PRODUITS MINERS		
Charbon anthracite.....	1,796,740	23.0
Houille grasse.....	9,120,258	10.8
Charbon presque bitumineux.....	1,066,100	10.6
Lignite.....	582,463	6.4
Coke.....	778,263	2.6
Minerais de fer et concentrés.....	1,634,939	7.4
Minerais de cuivre et concentrés.....	179,153	6.6
Autres minerais et concentrés.....	3,252,096	1.1
Lingots, mattes, etc. (non ferreux).....	642,384	7.8
Sable et gravier.....	2,769,002	5.9
Pierre (concassée, brisée, moulue).....	3,353,683	2.7
Ardoise (grosses dimensions).....	71,476	14.5
Pétrole brut.....	349,450	16.7
Asphalte et sous-produits.....	412,612	13.2
Sel.....	502,352	8.9
Autres (à demi transformés).....	2,539,295	1.7
Total.....	29,050,266	5.0
PRODUITS FORESTIERS		
Billes, poteaux, perches, pilotis.....	979,704	20.5
Bois de corde et de chauffage.....	97,081	41.3
Traverses.....	67,615	33.3
Bois à pâte.....	4,339,336	30.1
Bois de sciage, de construction, etc.....	4,345,801	1.8
Contre-plaqué.....	205,117	60.5
Autres.....	252,245	9.4
Total.....	10,286,899	16.6

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—Fin

PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS	Année	Augmen- tation
	1953	Dimi- nution
	Tonnes	%
Essence.....	2,274,121	1.4
Pétrole raffiné et ses sous-produits.....	2,154,060	3.1
Sucre.....	267,296	4.3
Fer, en gueuse et en loupe.....	327,944	42.8
Rails et boulons.....	53,868	17.1
Fer et acier en barre, en feuille, etc.....	2,048,009	5.1
Fonte, machinerie et chaudières.....	351,842	1.7
Ciment.....	1,295,801	11.2
Brique et pierre artificielle.....	350,562	7.7
Chaux et plâtre.....	476,692	7.4
Tuyaux et tuiles à drainage.....	58,420	19.5
Instruments aratoires.....	291,249	11.3
Automobiles, camions et accessoires d'autos.....	2,324,530	25.5
Articles de ménage et bagages de colons.....	9,472	19.0
Meubles.....	75,930	3.8
Boissons.....	431,707	.2
Engrais de toutes sortes.....	840,841	6.8
Papier à journal.....	2,112,744	1.0
Autre papier.....	386,426	2.9
Papier pressé, papier à partition.....	737,129	17.2
Pâte à papier.....	1,214,128	5.8
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.).....	78,040	7.9
Conserves (toutes les conserves comestibles).....	586,226	1.9
Autres produits manufacturés et divers.....	7,908,292	2.8
Marchandises (lots brisés).....	1,604,495	3.3
Total.....	28,259,824	1.9
Grand total.....	86,523,327	3.9

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1953

PARCOURS EXPLOITÉ	Possédées	Louées	Droit	Total
			de passage	
Région de l'Atlantique.....	3,790.08	6.41	82.95	3,879.44
Région Centrale.....	7,157.15	327.22	14.82	7,499.19
Région de l'Ouest.....	11,485.48	34.84	94.88	11,615.20
Lignes du Grand Trunk Western.....	883.10	9.50	59.75	952.35
Lignes du Vermont Central.....	363.10	—	58.73	421.83
Total de la première voie principale.....	23,678.91	377.97	311.13	24,368.01
Lignes au Canada.....	22,217.28	196.10	188.26	22,601.64
Lignes aux États-Unis.....	1,461.63	181.87	122.87	1,766.37
LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES				
Première voie principale.....	23,678.91	377.97	311.13	24,368.01
Seconde voie principale.....	1,229.39	9.31	74.39	1,313.09
Troisième voie principale.....	26.76	—	3.49	30.25
Quatrième et autres voies principales.....	10.04	—	5.09	15.13
Eperons, voies d'évitement et voies de gares.....	6,341.07	127.26	1,395.05	7,863.38
Total.....	31,286.17	514.54	1,798.15	33,589.86

RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION

FRAIS D'EXPLOITATION	1939	1952	1953
Total des frais—milliers.....	\$182,965	\$634,853	\$659,049
Pourcentage du revenu total.....	89.77	94.02	94.61
Répartition du dollar—frais:	¢	¢	¢
Main-d'œuvre.....	61.48	59.75	61.06
Matériaux.....	29.58	29.87	27.78
Autres frais.....	8.94	10.38	11.16
	100.00	100.00	100.00

Le PRÉSIDENT: Je mets en délibération la "Revue financière", page 6. A-t-on des questions à poser à ce sujet?

M. FULTON: Pourrais-je demander quelles sont les raisons principales de la baisse à l'article "Impôts, locations de matériel et autres comptes de revenu"? Les impôts y sont-ils en particulier pour quelque chose?

M. GORDON: La baisse, je crois, tient en grande partie aux locations de matériel. La question est commentée au paragraphe 30.

M. FULTON: Vous y dites, je crois, que les locations de matériel répondraient pour les 3 millions de dollars?

M. GORDON: Voici la teneur en partie du paragraphe 30: "A cause de notre plus fort inventaire de wagons de marchandises, le loyer net payé en 1953 pour l'usage de matériel étranger a été réduit de presque 50 p. 100, soit de 3 millions de dollars." Et voici ce que dit le paragraphe 31:

Dans ce groupe de comptes figure aussi l'augmentation de \$710,000 dans la recette nette des hôtels, et de 2.1 millions de dollars réalisés par le rachat de débetures perpétuelles...

Il s'agit d'une écriture comptable dont voici l'explication: Ces débetures perpétuelles figuraient dans nos livres à un taux de change de $\$4.86\frac{2}{3}$; lorsque nous les avons rachetées comptant, nous avons payé le taux courant de la livre sterling. Cela nous a valu un profit sur le change qui a été porté dans notre compte du revenu de l'année.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je me demande si c'est le moment le mieux choisi,—ou plus tard peut-être,—de demander à M. Gordon de toucher la question de la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous en dire quelque chose dès maintenant, M. Gordon?

M. GORDON: Oui, il vaut aussi bien en parler maintenant qu'à un autre moment.

M. MACDONNELL: Voudriez-vous en dire un mot, surtout à la lumière du rapport *Turgeon* et des recommandations qu'il renferme à la page 242.

M. GORDON: Au sujet de l'uniformité?

M. MACDONNELL: Oui, au sujet de l'uniformité.

M. GORDON: Je puis formuler une déclaration générale à ce sujet. La Commission des transports fait enquête depuis deux ans aux fins d'adopter des propositions qui assureront l'uniformité de la comptabilité. Pour ce qui est de la dépréciation en particulier, je crois que la Commission est actuellement saisie de propositions provisoires pour fins de discussion. Les chemins de fer et la Commission sont actuellement à discuter la question et nous comptons que la Commission en viendra à une décision au cours de l'année.

M. MACDONNELL: Il y a trois ans que le rapport *Turgeon* a été publié.

M. GORDON: Oui, mais il s'agit d'une question très compliquée et dont l'étude demande beaucoup de temps étant donné tous les points dont il faut tenir compte, mais je crois qu'en général on est allé aussi rapidement qu'il y a lieu d'espérer.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous dire un mot dès maintenant de l'orientation générale du rapport? Auparavant, cependant, je voudrais vous poser une autre question. Vous maintenez actuellement une très forte réserve pour dépréciation à l'égard du matériel qui a augmenté cette année. Puis-je vous demander d'expliquer le régime de dépréciation appliqué au matériel autre que roulant. A lire le bilan et la revue générale, on a l'impression que vous vous en remettez presque entièrement à l'entretien indépendamment de votre matériel roulant à l'égard duquel vous avez constitué un fort fond de dépréciation.

M. GORDON: M. Armstrong pourrait peut-être répondre à la question.

M. ARMSTRONG: Les lignes américaines sont assujéties aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*. Le matériel y est déprécié selon sa valeur tandis que les biens ferroviaires, sauf les éléments de voies, ne font pas l'objet d'une dépréciation. Le matériel roulant des lignes canadiennes est déprécié suivant un taux uniforme.

M. MACDONNELL: Un taux uniforme fixé par qui?

M. ARMSTRONG: Nous avons adopté des taux qui nous semblent appropriés et qui sont à peu près les mêmes que les taux prescrits par l'*Interstate Commerce Commission*.

M. MACDONNELL: Comment cela se compare-t-il avec la pratique suivie ailleurs au Canada?

M. ARMSTRONG: Le Pacifique-Canadien emploie la méthode fondée sur l'usage en ce qui concerne la dépréciation du matériel et des biens ferroviaires, à l'exclusion des voies.

M. MACDONNELL: Quelle différence y a-t-il entre les deux méthodes et quels en sont les résultats du point de vue de la recette?

M. ARMSTRONG: Voici en un mot en quoi consiste la méthode de dépréciation uniforme. Supposons qu'un article particulier de matériel roulant coûte \$100. Nous estimons que sa durée sera de trente-trois ans. Nous en réduisons donc la valeur de $\$3\frac{1}{3}$ par année comme frais de dépréciation.

Dans le cas de la méthode fondée sur l'usage, la durée du matériel est aussi fixée à trente ans, mais en période de grande activité le taux est augmenté tandis qu'il est réduit en période de faible activité.

M. GORDON: Cette méthode vise à mesurer le taux d'épuisement du matériel roulant et se fonde sur le principe qu'en période de grande activité le matériel roulant s'use plus rapidement qu'en période de moindre activité. Le taux varie selon les fluctuations du trafic, mais le total des frais de dépréciation pendant toute la durée du matériel serait le même qu'en vertu de la méthode de dépréciation uniforme.

M. MACDONNELL: J'allais poser une question au sujet de la méthode fondée sur l'usage. Ne doit-elle pas aboutir à un amortissement beaucoup plus élevé?

M. ARMSTRONG: Non pas, si l'estimation de la durée est exacte. Il n'y aurait pas de différence dans le total.

M. GORDON: M. Armstrong a dit que dans le cas du matériel on se fonde sur une durée utile d'environ trente ans, mais les frais annuels de dépréciation sont réglés sur le trafic de sorte que la réduction de la valeur du matériel peut être plus élevée une année qu'une autre, mais, néanmoins, la valeur totale serait amortie en une trentaine d'années.

M. MACDONNELL: Je m'en rends compte, mais si des années maigres se succédaient il vous faudrait augmenter le taux.

M. ARMSTRONG: Non, le jeu des calculs devrait compenser.

Nos placements ferroviaires comprennent le matériel roulant, les biens ferroviaires et les éléments des voies. Nous avons parlé de la dépréciation du matériel roulant. Dans le cas des biens ferroviaires, nous employons la comptabilité dite de réforme. Dans le cas des éléments des voies, qui comprennent les traverses, les rails, d'autres articles de voie, l'empierrement et la main-d'œuvre, nous appliquons la comptabilité de renouvellement.

La réforme suppose que la durée de l'ensemble des biens s'est écoulée et que, grâce à la réforme et au renouvellement, les biens seront maintenus dans un état d'équilibre. La réforme est imputée sur les frais d'exploitation et le remplacement, sur le capital.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, il serait plus pratique pour ceux d'entre nous qui ne sont pas experts comptables de comparer les résultats du National-Canadien avec ceux du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Nous ne saurions parler au nom du Pacifique-Canadien et, bien qu'il s'agisse d'une question que nous avons étudiée avec un certain soin parce que la Commission des transports en est saisie, nous ne sommes pas en mesure d'établir les résultats que donnent les différentes méthodes employées par les deux compagnies de chemins de fer.

M. MACDONNELL: Mais vous indiquez bien un chiffre* total de dépréciation à l'égard du matériel roulant, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Et le Pacifique-Canadien ne fait-il pas de même?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Ne pourrions-nous pas avoir le chiffre de plusieurs années?

M. GORDON: Le chiffre qui paraît dans les comptes publiés du Pacifique Canadien est un total général.

M. ARMSTRONG: C'est un total général et ses éléments pourraient fort bien être très différents des nôtres.

M. MACDONNELL: Ne pourrais-je pas laisser là cette question pour le moment et y revenir plus tard?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. FULTON: Ne puis-je à ce point vous demander si la Commission ne vous a pas indiqué de quel côté elle penchait ou entendait pencher?

M. GORDON: Je doute que j'aie le droit de discuter un point qui relève de la Commission des transports. Elle est actuellement à le discuter. La Commission n'en est pas encore venue à une décision mais il existe des solutions de rechange qui doivent être discutées avec la Commission. A mon sens il serait injuste envers la Commission de conjecturer sa décision.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela ne revient-il pas à ceci, en somme, savoir qu'après les recommandations de la Commission royale le Parlement a adopté une loi donnant pouvoir et ordre à la Commission des transports d'introduire des méthodes comptables uniformes, méthodes que la Commission est en train d'étudier? De fait, elle a engagé un certain nombre de spécialistes pour l'aider dans son étude. Le président de la Commission des transports m'a déclaré il y a quelque temps, je crois, au cours de discussions que j'ai eues avec lui à la suite d'une question que vous avez posée, monsieur Macdonnell, durant le débat préalable à l'institution du Comité, qu'il n'était pas encore en mesure de formuler une recommandation mais qu'il espérait pouvoir le faire au cours de 1954. Il s'agit d'une méthode plutôt compliquée. La Commission a fait venir quelques spécialistes de l'*Interstate Commerce Commission* afin de les consulter. Elle a employé une couple de spécialistes de l'Ouest canadien et je comprends fort bien que M. Gordon ne veuille pas discuter davantage la question parce que la Commission en est encore réellement saisie.

M. MACDONNELL: Je le comprends et je suppose que ce sont vos prévisions que nous voulons vraiment discuter.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser au sujet de l'en-tête suivant, "Recettes d'exploitations".

M. CHURCHILL: Au sujet du premier paragraphe?

Le PRÉSIDENT: Oui, Monsieur Churchill.

M. CHURCHILL: C'est un résumé de la matière de la page 26 et le reste. Allez-vous mettre ces pages en délibération plus tard?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous étudierons ces pages plus tard.

M. MACDONNELL: Si nous en sommes au trafic-marchandises, je désire que M. Gordon en dise plus long. Il mentionne en particulier une réduction concentrée dans le premier et le quatrième trimestres de l'année. Voudrait-il en dire plus long. J'ignore si ma question est strictement pertinente, mais peut-il dire un mot au sujet de ce qui s'est passé depuis la fin de l'année?

M. GORDON: J'ai cru que nous pourrions approfondir davantage la question quand nous en viendrons à notre budget et aux prévisions de l'année, mais je puis traiter la question dès maintenant si vous le désirez.

M. MACDONNELL: Si cela vous convient, nous aurions le temps d'y réfléchir.

Le PRÉSIDENT: La question relève du budget et vous auriez l'occasion de l'étudier. Le secrétaire m'a signalé que le texte du budget de l'année 1954 est ici et je vais lui demander de le distribuer aux membres qui auront ainsi l'occasion de l'examiner avant que nous y arrivions plus tard aujourd'hui ou probablement demain.

M. MACDONNELL: Je ne veux pas trop insister mais je trouve plutôt difficile de digérer le budget en une heure environ.

Le PRÉSIDENT: Je vais en faire distribuer le texte immédiatement.

M. MACDONNELL: Nous le comprendrions peut-être mieux si vous nous faisiez une déclaration préliminaire.

M. GORDON: J'espère que vous trouverez que le budget est rédigé d'une manière si limpide que vous n'aurez aucune difficulté à le comprendre.

Voici donc, s'il m'est permis de répondre à la demande de M. Macdonnell. En 1953, nous avons prévu des revenus de 720 millions de dollars. Vous verrez que d'après les résultats nous avons, en fait, réalisé une recette de 696 millions de dollars. Nous prenions pour acquis que le revenu provenant de marchandises serait de 573 millions de dollars, mais il n'était pas tenu compte du fait que le 1^{er} mars de l'an dernier nous avons obtenu une augmentation du tarif-marchandises qui aurait dû nous rapporter 16½ millions de dollars; la recette devait donc se chiffrer par 720 millions de dollars auxquels auraient dû s'ajouter 16½ millions; soit en tout plus de 736 millions. La recette ayant été de 696 millions de dollars, elle a donc été d'environ 40 millions inférieure au chiffre prévu pour 1953. Cela tient surtout à ce que nous n'avons pas prévu et ne pouvions pas prévoir la chute qu'a connue le trafic au cours du dernier trimestre de 1953. Jusqu'en août à peu près, nous étions encore assez confiants de réaliser notre prévision qui, je dois vous le rappeler, est purement une conjecture sur laquelle nous basons nos plans d'exploitation. Cependant, il y a eu une très forte chute du trafic qui a commencé en août et septembre de l'an dernier aux États-Unis, chute qui a été aggravée par les répercussions sur notre réseau du lent écoulement de la récolte de céréales de 1953 et par des grèves importantes et de longue durée comme celle de la mine Noranda et celle des sciages de la Colombie-Britannique, et le reste, qui n'ont pas été réglées avant le début de 1954. Notre trafic s'est profondément ressenti de tous ces éléments. Je le répète, la situation a persisté depuis le 1^{er} septembre environ jusqu'en janvier et février et le trafic baisse encore. Je devrais peut-être remonter un peu en arrière et mentionner que dans la dernière partie de 1953, nous accusions des baisses de bénéfice d'autant que 30 et 34 p. 100. Nous prévoyions naturellement, quand nous avons établi nos prévisions, que cela se continuerait jusque dans le premier trimestre de 1954.

M. MACDONNELL: Il en a été ainsi tant pour le trafic-voyageurs que pour le trafic-marchandises?

M. GORDON: Les deux trafics, mais surtout le trafic-marchandises. La baisse du trafic-voyageurs n'atteint pas naturellement autant le revenu que celle du trafic-marchandises. Nous en sommes donc venus à la conclusion que nous aurons peut-être grand peine à réaliser nos prévisions de cette année à moins que le trafic ne devienne plus actif dès maintenant. Nous avons cal-

culé que si janvier, février et mars se passent sans que le trafic sa fasse maintenant plus actif, l'année sera très mauvaise. De fait, le recette en janvier et février a été inférieure d'environ \$4,300,000 aux prévisions et en la troisième semaine de mars, elle était de \$5,600 inférieure au chiffre prévu.

M. MACDONNELL: Aux nouvelles prévisions?

M. GORDON: Aux prévisions faites à l'égard de la présente année. Pour les fins de l'exploitation, nous établissons des prévisions quant au trafic auquel nous nous attendons. Ces prévisions sont calculées avec grand soin et se fondent sur les renseignements les meilleurs que nous pouvons obtenir de nos représentants du département du trafic et sur une appréciation de la situation économique en général. Ces prévisions établies, nous nous mettons à dresser notre budget en conséquence et déterminons le trafic que nous croyons devoir attribuer à chaque mois. Si nous constatons que le trafic est passablement inférieur au chiffre prévu, la prudence exige alors que nous rajustions nos dépenses aussi vite que nous le pouvons en fonction de la baisse des recettes. Voilà pourquoi il est important que nous suivions de près les résultats mensuels par rapport à nos prévisions budgétaires; autrement, nous ne prendrions pas les mesures nécessaires pour réduire les frais de transport et couper les dépenses autant que nous le pouvons en fonction de la baisse du trafic.

M. MACDONNELL: Il est trop tôt pour s'informer de mars?

M. GORDON: Durant les trois premières semaines de mars, le budget était en déficit de \$1,300,000 sur nos prévisions. Il avait commencé à s'améliorer par rapport aux mois antérieurs étant donné que nous n'avions pas perdu autant de terrain en février qu'en janvier. Nous connaissons actuellement une amélioration, mais nous ne savons pas si les choses vont aller mieux ou pire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Knight.

M. KNIGHT: M. Gordon pourrait-il nous indiquer, par rapport à l'année précédente la baisse de revenu des trois derniers mois de 1953 qui est attribuable au déclin des expéditions de céréales de l'Ouest dans les provinces des Prairies.

M. GORDON: Oui. Je pourrais probablement l'établir. Si l'on fait des céréales un groupe comprenant le blé, l'avoine, l'orge et le seigle, la baisse a été d'environ 2½ millions de dollars les deux derniers mois de 1953, mais la baisse se poursuit encore en janvier et février.

M. KNIGHT: Vous avez dit que vous vous attendiez que ce serait actuellement à peu près le temps où l'on pourrait compter sur une amélioration générale s'il devait s'en produire une. Qu'auriez-vous à dire à cet égard au sujet des céréales?

M. GORDON: Je puis simplement dire que nous espérons.

M. KNIGHT: Que vous espérez quoi?

M. GORDON: Que les céréales commenceront à s'expédier. Elles s'expédieront quand elles seront vendues. Je n'ai aucun renseignement sur la façon dont elles seront vendues. Je sais qu'on a récemment averti les chemins de fer de se préparer à acheminer une vingtaine de millions de boisseaux. Voilà la mesure dans laquelle les céréales ont commencé à bouger.

M. KNIGHT: Naturellement, les céréales sont encore dans les fermes et devront être tôt ou tard transportées, ce qui je suppose vous vaudra ultimement un revenu.

M. GORDON: Sauf erreur, la quantité de céréales actuellement dans les fermes n'est pas beaucoup plus considérable que l'an dernier à cette époque. La différence n'est que de vingt ou trente millions de boisseaux. Les élévateurs de ligne et les élévateurs terminus sont remplis à pleine capacité, voilà le hic, et le trafic que nous obtiendrons sera celui des élévateurs de ligne.

M. POULIOT: Serait-il possible d'avoir un état des recettes et des frais d'exploitation de chaque année depuis 1924?

M. GORDON: Oui, monsieur. Le rapport de l'an dernier renfermait un tableau qui donnait ce détail. Ce tableau ne figure pas au rapport de la présente année. Je regrette de ne m'être pas rendu compte que le tableau était aussi intéressant. Comment voulez-vous que nous vous fournissions cette statistique?

M. POULIOT: Je voudrais qu'elle soit déposée.

M. GORDON: Puis-je vous passer cet état afin de savoir si c'est ce que vous désirez. Nous pouvons y ajouter les chiffres de la présente année.

M. POULIOT: C'est exactement ce que je veux. Maintenant, sera-t-il possible d'obtenir un état des sommes avancées ou prêtées par le gouvernement fédéral aux chemins de fer Nationaux du Canada chaque année depuis trente ans?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Ainsi que des montants réunis au cours de cette période.

M. GORDON: Vous voulez parler, je suppose, du programme de reconstitution de capital de l'an dernier?

M. POULIOT: Oui, mais il y a eu autre chose auparavant. Ce que je veux, c'est le montant avancé sous forme de prêts ou autrement au National-Canadien par le gouvernement canadien d'une part et les montants qui ont été déduits de la dette des chemins de fer envers le gouvernement fédéral d'autre part. J'espère que j'ai posé ma question clairement.

M. GORDON: Vous devriez aussi inclure les montants avancés par le public sous forme d'obligations vendues au public.

M. POULIOT: Oui. Et voici une troisième question. Quel a été le montant de la dette totale du National-Canadien envers le gouvernement fédéral et envers la population canadienne en général chaque année depuis 1930?

M. GORDON: Oui, monsieur. Nous pouvons l'établir assez facilement.

M. POULIOT: A l'égard des trente dernières années.

M. GORDON: Nous pouvons remonter aux débuts du réseau, en 1923.

M. GILLIS: Vous pourriez aussi nous indiquer la dette dont les chemins de fer ont hérité en prenant en charge les obligations des chemins de fer défunts.

M. GORDON: Ce serait le chiffre du début, celui de 1923. Je crois que cela répondrait à votre question.

M. GILLIS: Vous deviez l'indiquer clairement sur l'état que vous allez déposer.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a remis un tableau à l'intention de M. Pouliot. Le Comité désire-t-il qu'il soit imprimé?

M. GORDON: Il figure au rapport de l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Nous n'aurons pas alors à le faire imprimer.

M. POULIOT: Je l'ai en main et j'é suis satisfait.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Tarifs de marchandises".

M. MACDONNELL: Avant de quitter le paragraphe 7, pourrais-je demander à M. Gordon de dire un mot au sujet de l'emploi des autres moyens de transport. Quelle est la gravité de leur concurrence et deviennent-ils oui ou non de plus en plus menaçants?

M. GORDON: Ils restent menaçants. Vous songez à la concurrence du camionnage, du transport par eau, et le reste.

M. MACDONNELL: Oui.

M. GORDON: Ils restent menaçants. Il nous est très difficile d'indiquer par des chiffres la somme de trafic qu'ils nous enlèvent. Il n'existe pas de statistiques à ce sujet mais nous sommes très conscients de leur menace.

M. MACDONNELL: Les difficultés sont-elles celles que vous nous avez expliquées déjà au sujet du tarif-marchandises, soit que vous devez accepter le trafic moins rémunérateur alors que les camionneurs récoltent le trafic le plus payant? En est-il toujours ainsi?

M. GORDON: Il en est encore ainsi et les chemins de fer se plaignent de ce que la concurrence est injuste parce que les camionneurs sont libres de choisir le trafic et ne sont pas astreints aux obligations d'un voiturier public. Lorsque les chemins de fer tentent de faire face à la concurrence, ils ne peuvent pas le faire sur un terrain bien particulier. Prenez par exemple le cas d'un trafic à l'égard duquel les chemins de fer veulent faire la concurrence aux compagnies de camionnage. Le camionneur exige un certain prix à l'égard de tel transport mais si le chemin de fer essaie de le concurrencer, le prix exigé par le chemin de fer doit s'appliquer à toute la clientèle du même genre dans tout le pays tandis que le camionneur peut faire la concurrence sur un point particulier. Il nous faut nous abstenir d'exiger tel taux qui puisse concurrencer celui du camionneur parce que nous sommes obligés de l'appliquer à tout le réseau.

M. MACDONNELL: Cela s'applique-t-il aussi au National-Canadien en tant que camionneur?

M. GORDON: Non.

M. MACDONNELL: Il est question ici de l'entrée du National-Canadien dans le domaine du camionnage.

M. GORDON: Oui. Notre camionnage fait principalement partie d'une activité coordonnée. Nous n'avons pas encore commencé à faire une concurrence précise au camionnage mais nous avons étendu notre réseau de transport depuis la tête de ligne jusqu'au point de livraison par camion là où cela est moins coûteux que par rail. Le camionnage resterait en somme un élément du transport ferroviaire.

M. CARTER: Avez-vous obtenu la suppression de la restriction au sujet des remorques? Vous avez une remorque qui est transportée sur wagon en plate-forme?

M. GORDON: Oui. Voilà un exemple de ce que je veux dire. Nous appelons tarif ferroviaire le tarif exigé. La remorque, à notre point de vue, ne fait qu'étendre le service. La remorque, une fois chargée, est mise sur un wagon plate-forme et transportée de Montréal à Toronto. C'est ainsi que nos frais se trouvent diminués, étant donné que nous faisons circuler le train de toute façon.

M. CARTER: Mais le même taux s'applique à tout le pays? Vous ne pouvez pas obtenir de taux particuliers?

M. GORDON: Pour ce genre de transport, oui. Si nous faisons le transport par remorque d'un point à un autre, il nous faudrait exiger le même taux de quiconque utiliserait le service.

M. FULTON: Au paragraphe 12, M. Gordon, vous indiquez que la Commission des transports a l'intention, d'accord avec ses mesures d'égalisation, d'augmenter les taux de catégorie d'au plus 10 p. 100 dans le centre du Canada. Avez-vous pu ou croyez-vous pouvoir en général augmenter vos taux de 10 p. 100 dans le Canada central.

M. GORDON: C'est une mesure qui a très bel air mais qui en pratique ne rapporte pas beaucoup parce qu'on ne peut pas augmenter des taux de concurrence. Nous avons surveillé la situation de très près et nous avons constaté que lorsque nous essayons de relever des taux nous courons le risque de perdre du trafic. Dans un certain nombre de cas nous avons dû modifier les taux afin de conserver le trafic.

M. FULTON: Vous faites le rapprochement entre ceci et l'autre partie de la décision par laquelle la Commission, sauf erreur, vous a obligé à réduire votre taux de 5 p. 100 dans l'Ouest canadien. La Commission vous a accordé cette augmentation de 10 p. 100 pour contrebalancer la diminution.

M. GORDON: Il s'agit d'une ordonnance purement temporaire et intérimaire qui s'applique dès maintenant. Depuis lors, la Commission des transports a adopté le plan d'égalisation des taux, plan qui sera en vigueur à compter du 1^{er} mars 1955. Il est très difficile de rajuster tous les tarifs et les taux mais la Commission a maintenant annoncé quel était son plan et je puis vous dire que le plan, en général, tend à placer tous les taux de catégorie dans tout le pays sur une même base. L'objection qu'a fait valoir l'Ouest canadien c'est que l'échelle des taux de catégorie dans l'Ouest et l'Est était différente. Il doit maintenant y avoir un dénominateur commun en ce qui concerne ces taux de catégorie, sauf trois exceptions.

Il y a l'exception du triangle formé de Sarnia, Windsor et Montréal, triangle dans lequel le taux se fonde en réalité sur celui de Toronto comme point commun, c'est-à-dire que le taux est le même, quelle que soit la distance, pour tout transport de tout point à l'intérieur du triangle à des points hors du triangle. Cette exception vise à conserver une situation qui appellerait beaucoup d'explications, mais tous conviennent que c'est le seul moyen d'éviter une grave désorganisation des grandes localités de la région. La deuxième exception est celle des tarifs-marchandises des provinces Maritimes qui ne sont pas atteints par l'ordonnance. La troisième est celle des taux entre Victoria et Vancouver qui n'en sont pas visés et où la distance par eau compte pour la moitié du total.

M. FULTON: Sauf les trois exceptions mentionnées, les taux de catégorie seront égaux dans tout le pays. Les chemins de fer ont-ils accepté cette décision? Avez-vous le droit de vous y opposer? Si vous vous y opposez, avez-vous le droit d'en appeler?

M. GORDON: Oui, nous pouvons en appeler à la Commission elle-même et nous sommes à étudier l'ordonnance. Généralement parlant, je puis dire que nous sommes prêts à l'accepter sauf une exception qui a trait aux taux du transport par lac et rail et nous demanderons peut-être à en discuter davantage avec la Commission. La situation est à l'étude. Nous parlons actuellement des taux de catégorie, mais il existe aussi des taux à l'égard de produits désignés ainsi que d'autres catégories de taux. La Commission rendra sans doute une autre ordonnance au sujet de l'égalisation des taux de produits désignés.

M. FULTON: Vous avez dit, je crois, que vous vous êtes de nouveau adressé à la Commission au sujet des taux du transport par lac et rail?

M. GORDON: Non, nous y songeons seulement. En passant, c'est la première fois que nous indiquons que nous nous adresserons peut-être de nouveau à la Commission.

L'hon. M. CHEVRIER: Le programme d'égalisation ne sera pas mis en vigueur avant le 1^{er} mars 1953?

M. GORDON: Non, nous avons bien le temps.

M. FULTON: Je ne veux pas vous poser une question à laquelle vous trouverez difficile de répondre, mais je voudrais savoir si le Pacifique-Canadien s'est adressé à la Commission ou s'il s'est opposé à l'une quelconque des dispositions de l'ordonnance?

M. GORDON: Pas encore. La question est encore à l'étude. Il est bien entendu, naturellement, que l'une des raisons pour lesquelles l'ordonnance est effective à compter de mars 1955, c'est que l'on prévoyait durant que l'on travaillait à l'ordonnance que sa mise en vigueur se heurterait à des difficultés et des obstacles. La Commission s'attend donc plus ou moins à en discuter davantage avec nous, mais elle a posé le principe de la question et nous sommes à l'étudier.

M. FULTON: Si je vous comprends bien, le principe vise les taux de catégorie. Sauf les trois exceptions mentionnées, les taux seraient les mêmes dans tout le pays. Avez-vous eu l'occasion d'examiner tous vos taux de catégorie et avez-vous dit ensuite que vous devriez augmenter le taux de telle ou telle marchandise afin qu'il soit relevé dans tout le pays ou bien l'ordonnance aura-t-elle pour effet d'opérer une réduction générale des taux dans tout le pays? Quel est l'effet de l'ordonnance?

M. GORDON: Il est difficile de le dire. Un changement sera effectué dans tout le pays.

M. MACDONNELL: Y compris les provinces Maritimes?

M. GORDON: Sauf les provinces Maritimes.

M. MACDONNELL: Je sais qu'elles bénéficient de dispositions spéciales. Échappent-elles complètement à l'application de l'ordonnance? Les dispositions spéciales visent-elles tous leurs taux?

M. GORDON: Je ne voudrais pas en être trop assuré. Le tarif-marchandises est un échaffaudage étrange et merveilleusement complexe, comme vous le savez, et il existe certains éléments arbitraires qui atteignent le tarif des provinces Maritimes, mais je ne crois pas que ce dernier subisse des modifications. De façon générale, l'ordonnance venant à peine d'être rendue, nous n'avons pas pu réussir encore à déterminer comment l'ordonnance influera sur nos recettes.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, voudriez-vous me dire un mot au sujet du tarif du transport pour le compte de la compagnie en ce qui concerne le charbon. Vous rappelez-vous que la dernière fois que le Comité s'est réuni nous avons eu une discussion où nous avons dit que vous transportiez du charbon américain depuis Rouses-Point jusqu'à Moncton pour 5 millièmes par tonne-mille tandis que le taux de Sydney à Moncton était à peu près de 11 millièmes. Or, cela semblait constituer un traitement des plus injustes. Le cabinet et l'Office du charbon ont été saisis de la question et, sauf erreur, vous avez tenu des réunions à Montréal, mais je n'en ai jamais connu le résultat. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est maintenant?

M. GORDON: Chaque fois que la question est soulevée, je dois commencer par le tout début. Il semble que je ne réussisse jamais à bien m'expliquer. Je vais essayer d'exposer la question aussi simplement que je le puis. Une subvention a été établie par le gouvernement à l'égard de la différence entre le charbon de l'Est canadien et le charbon importé en ce qui concerne le prix livré au point de consommation. L'application de cette subvention a été très mal comprise. Le taux de 5 millièmes a servi à calculer la subvention à payer plutôt que les frais d'acheminement du charbon. Le taux de 5 millièmes n'a jamais été réellement payé comme subvention. Voici ce qu'il en était: l'Office fédéral du charbon prenait pour acquis que le transport du charbon depuis la frontière américaine jusqu'au point de consommation au Canada nous coûtait 5 millièmes et que, par conséquent, le transport du charbon depuis la mine canadienne jusqu'au même point de consommation coûtait 5 millièmes, pour les fins du calcul de la subvention. Or, en réalité, le transport depuis la frontière américaine jusqu'au point de consommation nous coûtait moins de 5 millièmes tandis que le transport depuis la mine canadienne jusqu'au point de consommation nous coûtait plus de 5 millièmes.

M. GILLIS: Pourquoi cela?

M. GORDON: Les frais de transport d'un point à un autre dépendent de beaucoup d'éléments comme le mouvement du trafic, les pentes, les courbes, et tous les éléments de ce genre qui interviennent dans l'acheminement.

M. GILLIS: Le matériel meilleur et le reste?

M. GORDON: Non, nous employons le même matériel, mais la ligne est meilleure depuis la frontière américaine. Elle est plus rapprochée de notre ligne principale et les pentes y sont moins accentuées dans la plupart des cas. Voilà

la raison générale. Je pourrais vous démontrer qu'en général les frais de transport du charbon depuis la frontière américaine sont bien moindres que depuis n'importe laquelle des mines canadiennes.

Nous avons déclaré à la Commission que nous ne pouvions pas accepter cette base de paiement des subventions. Nous devons établir nos frais d'après ce que nous payons réellement au point de consommation. Nous établissons toujours les frais du transport fait pour le compte de la Compagnie. Lorsque nous établissons les frais du transport du charbon américain et du charbon canadien, nous constatons en majeure partie que nous pouvons nous procurer le charbon américain à meilleur compte.

Nous avons discuté le point avec le gouvernement qui l'an dernier a désiré savoir ce qu'il en était. Le gouvernement nous a dit d'acheter autant de charbon que l'année précédente des mines canadiennes et de tenir note de nos frais, lesquels feraient l'objet d'une subvention. Il s'agissait d'une expérience en vue d'établir les faits de façon pratique. Nous avons l'an dernier acheté autant de charbon canadien que l'année précédente mais nous l'avons fait expressément sous la direction de l'Office fédéral du charbon qui nous a indiqué à quelle mine l'acheter, et le reste.

Un autre élément est la question de la qualité du charbon. Il existe un rabais qui a été normalisé et qui intervient dans la formule, la lumière des résultats de l'an dernier, nous avons discuté de nouveau avec le gouvernement et je crois que je suis en mesure maintenant de dire ce qui s'est passé. Puis-je demander si le décret du conseil a été rendu?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas encore.

M. GORDON: Il s'agit en somme de permettre au charbon canadien de concurrencer le charbon américain. Cela étant, le gouvernement est à étudier s'il faut oui ou non maintenir la subvention sur une base qui permet d'acheminer le charbon canadien au point de consommation en concurrence avec le charbon américain. Fort des discussions qui ont eu lieu, j'ai confiance que la subvention aura pour effet de nous permettre d'acheter des mines de l'Est canadien tout le charbon disponible,—et, remarquez-le bien, je souligne le mot disponible,—de la qualité appropriée qui est offerte aux chemins de fer.

M. GILLIS: Je trouve l'explication raisonnable et je conclus de vos paroles que vous en êtes arrivé à quelque formule ou taux et que vous n'allez pas nuire à la concurrence que peut exercer le charbon canadien. Cela est très bien, mais c'est une solution temporaire. Vous avez dit que les lignes de chemins de fer dans l'Est,—et vous avez tout à fait raison,—ne se comparent certainement pas aux lignes sur lesquelles vous transportez le charbon américain en ce qui concerne les pentes, les courbes, et le reste. Il me semble que le National-Canadien a intérêt à améliorer au moins l'assise de ses voies dans l'Est à partir de Truro, afin de supprimer certaines des courbes, et le reste. Croyez-vous que l'achèvement de la chaussée de Canso donnera lieu à une amélioration générale qui contribuera à réduire les frais de transport du charbon?

M. GORDON: Je le croirais, en effet. La question des frais dépend après tout de la situation qui existe à un point donné et, si nous réussissons à améliorer les installations à un endroit particulier, nous réussissons peut-être à diminuer les frais. Nous pourrions peut-être comprimer les frais en utilisant des locomotives diesel pour le transport du charbon. C'est une situation ironique, mais c'est une situation à laquelle il nous faut faire face.

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Certaines gens soutiennent que nous ne devrions pas utiliser de locomotives diesel, mais cela nuirait à la concurrence et cela finirait par couper le marché au charbon canadien.

M. GILLIS J'aurai un mot à dire à ce sujet plus tard.

M. MURPHY (*Westmorland*): La situation que vous avez exposée ne concerne-t-elle que le charbon de la Nouvelle-Écosse, ou concerne-t-elle la mine de charbon du Nouveau-Brunswick qui se trouve située presque exactement au centre de la province?

M. GORDON: Ce que j'ai dit s'appliquera à toutes les mines de l'Est ainsi qu'à toutes les mines du Nouveau-Brunswick, à cause de la concurrence que leur fait le charbon américain. Nous exigeons les frais qu'occasionne le transport, frais qui peuvent être bien moindres, depuis le Nouveau-Brunswick que depuis les mines de la Nouvelle-Écosse. Cela signifie que l'ensemble des paiements serait inférieur, mais cela ne compterait pas dans le montant de charbon que nous achetons.

M. MURPHY (*Westmorland*): Mais si vous n'achetiez du charbon que de la mine du Nouveau-Brunswick qui se trouve à un point central et si vous le stockiez à la mine même, vous auriez à le transporter et sur une moins grande distance que si vous achetiez le charbon de la Nouvelle-Écosse ou des mines américaines.

M. GORDON: Pour autant que les mines du Nouveau-Brunswick sont placées à de bons endroits et que les frais plus bas de transport du charbon jusqu'au point de consommation sont un avantage que les mines du Nouveau-Brunswick ont sur le charbon américain. Il est de fait que le prix du charbon de l'Est à la mine est plus élevé que celui du charbon américain à la mine.

M. MURPHY (*Westmorland*): Pourriez-vous me faire la comparaison du prix du charbon canadien et du charbon américain à la mine?

M. GORDON: Oui, je puis vous en donner quelques exemples.

M. MURPHY (*Westmorland*): Oui.

M. GORDON: Voici un tableau qui porte sur quelques années. J'y vois que le prix du charbon dans l'Est varie de \$8.25 à \$9.55; le prix du charbon américain du même genre aux États-Unis varie de \$3 à \$3.56, et il en est un qui coûte \$4.20. Dans la plupart des cas, par conséquent, le charbon canadien coûte plus du double que le charbon américain.

Il faut aussi songer que durant la période de 1949 à 1953 chaque mine de l'Est a augmenté son prix de \$1 à \$1.25 tandis qu'au cours de la même période chacune des mines américaines l'a réduit de 30 à 65c. la tonne. Le charbon canadien renchérisait tandis que le charbon américain diminuait de prix. Voilà un élément très important. Le prix du charbon américain à la frontière comprend tous les frais de transport ainsi que, naturellement, le bénéfice des lignes de chemins de fer américaines ainsi que la douane, le change, et le reste.

Il y a aussi que nous ne sommes pas tout à fait aussi exigeants des mines canadiennes. Je puis en parler en connaissance de cause parce que j'étudie la question depuis quelque temps. Je ne devrais peut-être me taire parce que cela pourrait encourager les mines canadiennes à faire ce qu'elle ne devrait pas. Cependant, nous ne sommes pas tout à fait aussi exigeants pour le charbon canadien que pour le charbon américain.

Nous recevons des États-Unis un charbon bien nettoyé, bien lavé et de première qualité; nous n'exigeons pas tout à fait la même qualité du charbon canadien. Il n'est pas trié ou nettoyé de façon à assurer le maximum de rendement.

M. GILLIS: Je ne voudrais pas entrer dans cette discussion. Cela est peut-être vrai en ce qui concerne le National-Canadien parce qu'il a des installations d'inspection et le reste, mais il n'est pas exact sur toute la ligne que le charbon américain soit meilleur marché. Il semble que le gouvernement, en tout cas, ait tendance à se détourner complètement du charbon canadien.

J'ai vu un rapport à l'égard de la région d'où vient M. Murphy. Le rapport portait sur l'approvisionnement des casernes militaires. Les casernes étaient fournies de charbon canadien au prix de \$17.50, mais le ministère de la Défense

nationale a émis une ordonnance aux fins de fournir les casernes d'antracite. Il fallait l'importer en petites quantités, ce qui a fait doubler les frais de charbon. Les casernes se fournissaient d'antracite américain qui coûtait deux fois plus cher. Cela n'était pas de l'efficacité. C'était simplement de la stupidité de la part d'un fonctionnaire du ministère de la Défense.

M. GORDON: Le National-Canadien n'a pas de gens stupides parmi ses acheteurs de charbon.

M. GILLIS: J'imagine bien et vous vous souvenez que j'ai dit que vous disposiez de bons moyens d'inspection.

M. GORDON: En effet.

M. GILLIS: Je ne voudrais pas que vous laissiez cela au compte rendu.

M. GORDON: Voici un rapport de notre service des achats indiquant plusieurs prescriptions, très rigides, concernant le charbon américain. Elles visent la teneur en cendre, la dimension, la teneur en combustible et le reste. Il n'est pas acheté de charbon américain qui ne réponde pas pleinement à ces prescriptions. Il ne nous est pas possible, cependant, d'acheter du charbon canadien qui réponde à ces prescriptions. Je ne veux pas être injuste, mais nous ne pouvons certainement pas trouver d'approvisionnement semblable de charbon dans l'Est canadien. Nous aimerions à l'obtenir. Nous achèterons tout le charbon de ce genre que les mines canadiennes voudront nous vendre, mais nous avons constaté qu'en général elles vendent leur bon charbon aux autres marchés, plutôt qu'aux chemins de fer, et qu'elles ne nous donnent que leurs restes. Cela est un fait. C'est peut-être payant pour elles. Je ne les en blâme pas. Je ne fais que mentionner un fait.

M. GILLIS: C'est très imprévoyant de leur part.

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

M. CHURCHILL: J'ai une question au sujet des tarifs-marchandises en général. Par suite de la revision des tarifs-marchandises, le revenu a augmenté d'environ 17 millions de dollars. Quelle serait l'augmentation de la recette si le trafic s'était maintenu au même rythme au cours du dernier trimestre de l'année?

M. GORDON: Nous avons prévu pour 1953 une recette de 720 millions et, comme je l'ai dit alors, au moment où nous avons établi ces prévisions l'augmentation des tarifs-marchandises qui a commencé en mars 1953 n'était pas encore en vigueur. Eut-elle été en vigueur, nous aurions attendu un supplément de 16 millions qui, ajouté à mes prévisions, aurait porté le total à 736 millions. Voilà ce que nous avons prévu. Notre recette a été en réalité de quelque 696 millions, soit de 40 millions inférieure à nos prévisions.

M. CHURCHILL: Quelle partie de la subvention dite "de pont" est comprise dans l'augmentation indiquée?

M. GORDON: Vous voulez savoir si la subvention est comprise?

M. CHURCHILL: Oui.

M. GORDON: Je puis vous indiquer notre part. Vous vous souvenez qu'il y avait 7 millions de dollars à diviser au cours de chaque année financière de l'État d'après une formule. Notre part durant les huit mois de mai à décembre 1953 a été de \$2,534,528.

M. CHURCHILL: Comme vous prévoyez que la recette des marchandises sera insuffisante, envisagez-vous une autre augmentation des tarifs-marchandises?

M. GORDON: Il est difficile de répondre à la question. Nous ne songeons pas immédiatement à demander une augmentation. Cela pourra changer quand nous examinerons la situation et cela dépendra des circonstances; naturellement, une augmentation des tarifs-marchandises n'est pas la façon de guérir la baisse du trafic. La première chose que doit faire la direction quand le trafic baisse, c'est de réduire les dépenses.

M. FULTON: Je sais que vous n'avez pas encore terminé l'étude des répercussions de l'ordonnance relative à l'égalisation des taux, mais puis-je vous demander si j'ai raison de dire que l'ordonnance visait en général à donner à l'Ouest canadien le même tarif que dans les provinces centrales. J'imagine qu'on espérait, en ce qui concerne en tout cas l'Ouest canadien, que notre niveau ou nos taux baisseraient quelque peu dans la mesure où les taux des provinces centrales étaient inférieurs à ceux de l'Ouest. Ai-je raison de croire que, si les taux étaient égalisés dans tout le pays, il se produirait un certain abaissement des taux et on s'attendrait alors que le tarif des provinces centrales soit relevé un peu. Il en résulterait un taux moyen égal dans tout le pays.

M. GORDON: C'est là que réside la difficulté et nous sommes encore à étudier la situation. Beaucoup dépend de la composition du trafic. On ne saurait simplifier le problème en disant que les taux seront égaux parce qu'ils augmenteront dans l'Ouest et baisseront dans l'Est. Le taux que nous relèverons un peu s'applique à une composition différente de trafic. Je dirais,—à première vue,—que l'égalisation nous coûtera de l'argent et que notre recette diminuera.

M. FULTON: Est-ce parce que vous ne pouvez pas augmenter les taux dans le Canada central et obtenir le trafic, vu que la concurrence vous l'enlèvera?

M. GORDON: En partie, mais cela dépend aussi de la composition du trafic. Il y a aussi le taux dit de la passe du Nid de Corbeau qui n'est pas atteint.

M. FULTON: Il s'applique surtout aux céréales.

M. GORDON: Oui, je le crois.

M. FULTON: J'essaie de rattacher ce point à votre déclaration dans le rapport et au sujet de laquelle je vous ai déjà interrogé. Permission vous a été donnée d'augmenter les taux de catégorie dans le Canada central d'au plus 10 p. 100. Sauf erreur, vous avez dit que vous ne pouviez pas vous en prévaloir?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Je me demande si la même situation résultera de l'égalisation en général?

M. GORDON: Cela se peut fort bien. Nous le saurions mieux quand nous nous occuperons des taux de produits désignés. A l'heure actuelle, seulement quelque 20 p. 100 de notre trafic bénéficie des taux de catégorie. Le taux de catégorie n'est pas un taux de concurrence. En d'autres mots, le trafic qui relève des taux de catégorie, par définition, doit échapper à la concurrence. Les taux de produits désignés, les taux de catégorie, et le reste, varient plus ou moins.

L'hon. M. CHEVRIER: L'autorisation d'augmenter les taux du Canada central de 10 p. 100 n'a-t-elle pas été incorporée dans le dernier jugement de la Commission des transports?

M. GORDON: Oui, en effet, mais il s'agit simplement de la modification apportée.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce là la réponse à votre question? Je crois que la réponse à la question de M. Fulton est celle-ci: la réduction de 5 p. 100 des taux dans l'Ouest canadien et l'augmentation de 10 p. 100 des taux permis dans le Canada central se trouvent maintenant incorporées dans le dernier jugement de la Commission des transports, jugement dont le nouveau tarif de taux s'appliquera à compter du 1^{er} mars 1955. Je suppose que le National-Canadien cherche actuellement à s'adapter à la situation.

M. GORDON: Sauf erreur....

M. FULTON: Serez-vous maintenant obligés d'augmenter vos taux dans le Canada central lorsque l'ordonnance s'appliquera?

M. GORDON: Non, nous ne sommes jamais obligés d'augmenter un taux. L'ordonnance est permissive. Il existe un plafond, mais non pas de plancher.

M. FAIREY: Puis-je poser une question, monsieur le président?

L'hon. M. CHEVRIER: En outre, à ce sujet, la subvention de 7 millions de dollars a pour effet de réduire les taux d'environ 8 p. 100. La subvention, conjuguée avec l'égalisation des taux, a certainement pour effet de donner suite aux recommandations de la Commission royale chargée de faire enquête sur l'égalisation.

M. FULTON: Oui, si elle peut être réalisée.

M. GORDON: Elle l'est pour le public, mais reste à voir quant aux chemins de fer. C'est pourquoi je me suis réservé un peu en ce qui concerne votre point, monsieur Churchill. Lorsque nous aurons étudié la situation qui nous est faite, nous nous présenterons peut-être de nouveau devant la Commission des transports afin d'obtenir des mises au point.

M. FAIREY: Lorsque vous parlez de taux de concurrence, c'est surtout la concurrence de la route que vous envisagez n'est-ce pas? J'entends la concurrence du camionnage pour le transport à grande distance?

M. GORDON: Le transport par eau et par camion nous fait concurrence mais surtout le transport par camion, parce qu'il cherche à nous enlever notre trafic le plus payant.

M. FAIREY: Qui détermine le tarif du camionnage?

M. GORDON: Il n'existe pas d'organisme chargé de fixer le tarif du camionnage. Il existe un tarif dans certaines provinces, mais ce n'est pas un tarif réglementé au même sens que les tarifs-marchandises des chemins de fer.

M. FAIREY: Votre situation est donc plutôt désespérée si vous cherchez à concurrencer le camionnage?

M. GORDON: Je n'admettrais jamais le mot "désespérée". Il nous reste encore quelques flèches dans notre carquois.

M. FAIREY: C'est la Commission des transports qui fixe vos taux tandis que les camionneurs sont libres d'exiger moins s'ils le désirent, voilà ce que je cherche à dire.

M. GORDON: Cela est exact. Nous constatons en pratique que le tarif déterminé par la Commission des transports pour les marchandises devient une cible toute indiquée au camionneur. Il sait que s'il offre un prix inférieur au tarif, il a de grandes chances d'obtenir le trafic. Mais, souvenez-vous que nous pouvons demander moins. Nous ne pouvons pas dépasser le maximum, mais nous pouvons exiger moins.

M. FAIREY: Ma question suivante est évidente. Serait-il juste de proposer qu'il devrait exister quelque autorité chargée de fixer le tarif du camionnage?

M. GORDON: Nous aimerions qu'il en soit ainsi.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela met en cause un point qui intéresse mon ministère. Il ne faudrait certes pas que l'autorité fixe les taux provinciaux, parce que le camionnage aux fins d'une province ne relève pas de nous. Nous n'avons pas le droit de réglementer le tarif au sein d'une province. Nous pourrions par le canal du conseil privé réglementer les taux du transport interprovincial et international. Je ne sais pas si nous devrions le faire. J'ai déclaré aux Communes que cela nous répugne actuellement. Mais c'est un point que nous discuterons à la conférence fédérale-provinciale.

M. FULTON: Y inviterez-vous un observateur des chemins de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ce n'est pas mon intention. Je crois pouvoir obtenir les vues des chemins de fer autrement.

M. HARRISON: M. Gordon a-t-il l'intention de demander la révision des taux de la passe du Nid-du-Corbeau?

M. GORDON: C'est une question de législation et je ne crois pas qu'il convienne que je la discute ici.

M. MACLEAN: M. Gordon voudrait peut-être commenter les taux de la passe et dire si leur rendement est satisfaisant. En d'autres mots, y a-t-il quelque chose à gagner à transporter les marchandises visées par les taux du Nid-du-Corbeau?

M. GORDON: Cette question nous amène dans un champ joliment vaste. Notre recette sous ce rapport, d'après la base de tant par tonne-mille, est très inférieure à celle de la moyenne de tout autre trafic et la question de savoir si l'exploitation est profitable en est une qui pourrait être débattue longuement.

M. FULTON: Êtes-vous en mesure de déclarer si le mouvement des céréales en vertu de ces taux accuse un bénéfice?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas s'il faudrait répondre à la question.

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-ce pas là une question qu'il appartient au Parlement de déterminer? Le Parlement doit en vertu de la loi déterminer non pas quels seront les taux, mais les taux doivent être déterminés au moins par la loi et ne peuvent être modifiés sauf par une loi, et je ne sais pas qu'on ait l'intention de les modifier en ce moment.

M. FULTON: Nul gouvernement ni parlement ne pourraient adopter une décision intelligente à moins de savoir les résultats d'exploitation que permettent les taux actuels.

L'hon. M. CHEVRIER: J'allais dire qu'il est assez facile de connaître la situation si les taux, fixés en 1895, à l'égard de certaines céréales passant par la passe du Nid-du-Corbeau, sont comparés aux taux d'aujourd'hui. On peut alors se faire une idée de la différence, mais je crois que M. Gordon pourrait être en mesure d'indiquer un chiffre général.

M. GORDON: Je dois d'abord indiquer que ma répugnance à entrer dans une discussion des taux du Nid-du-Corbeau tient en partie à ce qu'il est question d'un trafic de composition fort mêlée. Environ 16 p. 100 de notre trafic relève de ces taux concernant les céréales. Il faut, pour en faire une analyse quelque peu intelligente, tenir compte des frais généraux et de ce que l'on manquerait si l'on n'avait pas ce trafic et le reste. L'an dernier notre recette par tonne-mille pour l'ensemble du réseau a été de 1.509c. Ce chiffre est connu. Nous avons retiré du transport des céréales une des marchandises du groupe dont il est question, environ 526c. par tonne-mille. La moyenne de tout l'ensemble du trafic, sauf les céréales, a été de 1.773c. par tonne mille; nous obtenons donc en moyenne plus de trois fois plus par tonne-mille de tout l'ensemble du trafic, sauf les céréales, que nous n'obtenons des céréales.

M. MACDONNELL: Il existe un autre chiffre, le chiffre brut?

M. GORDON: La recette en argent?

M. MACDONNELL: Vous mentionnez un chiffre de 10 p. 100.

M. GORDON: Il s'agit du nombre de tonnes transportées. Pour ce qui est de la recette en argent, les céréales nous ont valu environ 41 millions de dollars l'an dernier, et tout le reste du trafic, 513 millions.

M. MACDONNELL: Connaissez-vous le chiffre de tout le reste du trafic à l'ouest des Grands lacs?

M. GORDON: Non.

M. BENIDICKSON: Peut-on connaître la recette par tonne-mille du transport du minerai de fer depuis Atikokan jusqu'à Port-Arthur?

M. GORDON: Nous n'avons jamais eu à discuter les frais du transport d'une marchandise particulière et je ne puis pas, par conséquent, vous indiquer la recette par tonne-mille. Nous ne ventilons pas nos chiffres jusqu'au point de connaître la recette par tonne-mille de chaque marchandise. Je le regrette, je ne connais pas le chiffre demandé.

M. MACLEAN: D'après les chiffres du rapport, je comprends que, malgré l'augmentation du tarif-marchandises en 1953, les recettes d'exploitation ont été d'environ 23½ millions de dollars inférieurs aux prévisions, prévisions établies avant l'augmentation du tarif.

M. GORDON: C'est exact.

M. MACLEAN: Je constate également que la baisse du trafic s'est surtout produite au cours du dernier trimestre de l'année. Se peut-il qu'un élément de la perte de revenus tienne à ce que les taux aient peut-être rendu le transport par chemin de fer trop onéreux?

M. GORDON: Je ne le crois parce que nous surveillons d'aussi près que possible nos taux de concurrence. Nos résultats traduisent une baisse générale de l'activité. Si l'on fait une analyse, comme nous avons essayé de le faire, en ce qui concerne, par exemple, le bois à pâte et les industries manufacturières et autres industries connexes, on constate que leur activité est bien ce qu'il faudrait s'attendre à la lumière de la diminution de notre trafic.

M. MACLEAN: Quelle perte de trafic prévoyez-vous actuellement par suite des pipe-lines de gaz et de pétrole, non seulement en ce qui concerne le transport du pétrole, mais aussi du charbon et d'autres combustibles que remplaceront le pétrole et le gaz à l'avenir.

M. GORDON: Il est difficile d'être précis à ce sujet, parce qu'une grande quantité du pétrole ne serait pas transportée à défaut de pipe-line.

M. MACLEAN: En effet, mais dans le passé le gros du pétrole transporté dans l'Ouest canadien l'était probablement par rail.

M. GORDON: Oui. En d'autres mots, vous voulez dire que nous obtenons le transport du pétrole jusqu'à ce que le pipe-line vienne nous l'enlever.

M. MACLEAN: Dans la plupart des cas.

M. GORDON: Nous avons connu l'an dernier un déclin constant de mois en mois à partir de mai, déclin au rythme de 30 à 40 p. 100 chaque mois comparativement à l'année précédente.

M. FULTON: En ce qui concerne le transport du pétrole?

M. GORDON: L'un de ces pipelines d'alimentation mis en service vers avril ou mai a joué un rôle bien déterminé dans la baisse de notre trafic qui était chaque mois de 30 à 40 p. 100 inférieur aux chiffres de l'année précédente.

M. MACLEAN: Il ne convient peut-être pas que je vous le demande, mais le National-Canadien a-t-il déjà songé à la possibilité de demander une chartre en vue de construire des pipe-lines dans certaines régions?

M. GORDON: Nous avons étudié la question et la décision que nous avons prise a été défavorable. Nous ne pouvions y voir aucun avantage particulier du point de vue du chemin de fer lui-même. En d'autres mots, le transport du pétrole par pipe-line est une entreprise technique et bien particulière, et le National-Canadien, s'il avait décidé de se lancer dans les pipe-lines, ne disposait d'aucune aptitude particulière qui lui aurait donné un avantage particulier. Il nous aurait fallu établir une autre société chargée d'une nouvelle activité et il nous aurait fallu trouver des gens pour la diriger. Le chemin de fer lui-même n'y aurait trouvé aucun avantage immédiat. En d'autres mots, il vaut mieux ne pas chercher à embrasser l'univers et laisser autrui exécuter la tâche à laquelle il est le plus apte. S'il y avait eu affinité naturelle entre l'exploitation d'un pipe-line et celle d'un chemin de fer, c'est-à-dire que si les deux entreprises avaient utilisé le même genre de bureau et exécuté les mêmes travaux et le reste, nous aurions pu utiliser notre organisation actuelle avec profit. Cela aurait été une autre question, mais tel n'est certainement le cas.

M. MACLEAN: Si cela m'est permis, je désire revenir quelques instants à la discussion de la première charte de camionnage mentionnée plus tôt. Est-il

généralement de règle de vous occuper du camionnage simplement pour étendre l'exploitation du chemin de fer au delà de la tête de ligne, ou vous en occupez-vous afin de conserver le trafic dans des régions où vous assurez déjà le service ferroviaire? De façon générale, où assurez-vous le service du camionnage et où ce service est-il passablement considérable?

M. GORDON: De façon générale, il est de règle de ne pas nous lancer dans le camionnage purement et simplement, mais seulement là où nous sommes en mesure d'en faire une partie accessoire du chemin de fer ou de l'établir de façon à nous permettre d'obtenir du trafic qui autrement se détournerait du chemin de fer. Nous ne nous occupons pas de camionnage à seule fin de faire du camionnage. Il faut que ce soit une entreprise qui cadre clairement avec les intérêts du chemin de fer et c'est la raison pour laquelle nous n'avons amplifié et établi le camionnage que là où cette condition était assurée. Avez-vous dit que vous désiriez une liste des services de camionnage?

M. MACLEAN: J'en voudrais une idée, pas nécessairement une liste détaillée, mais quelque idée de vos grands services de camionnage.

M. GORDON: Je pourrais verser le renseignement au compte rendu à votre intention. Les services que je mentionne dans le rapport sont ceux qui ont été établis en 1953. Il y en a cinq: entre Newcastle et Chatham; Newcastle et Fredericton; Campbellton et Bathurst; Montréal et Saint-Hubert; et Le Pas et Flin-Flon. Il s'agit là de services particuliers dont nous attendions des avantages.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Follwell, avez-vous une question à poser?

M. FOLLWELL: Monsieur le président, avant que nous quittions le "Volume du trafic-marchandises", j'ai une question dont je voudrais saisir le Comité. Je vais demander au secrétaire de distribuer la directive que voici aux membres. Je crois qu'il serait probablement mieux que les membres aient l'occasion de la parcourir. La directive se rattache à une mesure qui a été prise en 1942 par le Comité sessionnel des chemins de fer durant la guerre,—mesure de guerre, je suppose,—en vue de formuler certaines recommandations dont j'entends saisir maintenant le Comité afin que modification y soit apportée.

Voici la teneur de la directive:

Avant septembre 1942, la formule de contrat de construction du ministère des Transports renfermait une clause exigeant l'acheminement des fournitures, des approvisionnements, du matériel et du personnel par le National-Canadien autant que cela était possible.

Cette clause a été examinée par le Comité des chemins de fer et de la marine marchande de 1942 qui, dans son troisième rapport daté le 2 juin 1942, a formulé la recommandation suivante:

Votre Comité est d'avis que les ministères ne devraient pas donner d'instructions sur la répartition du trafic entre les compagnies de transport et estime qu'il convient de laisser le champ libre à la concurrence.

D'après un avis reçu du ministère des Transports, ordre a été donné le 11 septembre 1942 de supprimer la clause relative à l'acheminement, d'accord avec la recommandation ci-dessus.

D'après le troisième rapport ci-dessus mentionné, il semblait que le ministère des Transports désirait diviser tout trafic acheminé en vertu de ses contrats de construction plus ou moins également entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. La raison pour laquelle la clause était supprimée c'est qu'elle mentionnait expressément le National-Canadien.

Il est suggéré que les contrats de construction du ministère des Transports devraient renfermer une clause relative au transport et il est recommandé que le texte suivant y soit inséré:

Transport des fournitures et de l'outillage—Toutes les fournitures et tout l'outillage servant à l'exécution du présent contrat doivent être transportés, autant qu'il est possible, par les chemins de fer exploités au Canada ou par les voies fluviales canadiennes.

Comme je l'ai signalé, monsieur le président, cette recommandation, portant suppression de la clause dans les contrats du ministère des Transports, a été adoptée durant la guerre à titre de mesure de guerre. Comme je l'ai aussi signalé, la clause mentionnait expressément le National-Canadien, ce qui limitait quelque peu le champ de la concurrence. Vous remarquerez que la recommandation proposée donne à tous les moyens de transport l'occasion de faire affaire avec le ministère des Transports, contrairement à ce qu'on pouvait attendre, et je suis convaincu que chacun conviendra que le ministère des Transports veut avoir beaucoup de trafic à confier aux sociétés de transport. Je propose donc, appuyé par M. Armand Dumas, que le Comité soit saisi de cette motion, c'est-à-dire que la clause relative au transport dans les contrats de construction du ministère des Transports soit . . .

M. BENIDICKSON: Quelle est cette clause? Est-elle inscrite dans un statut?

M. FOLLWELL: La clause figurait précédemment dans les statuts et elle en a été retranchée en 1942 par suite d'une recommandation du Comité. Elle visait particulièrement le National-Canadien.

M. BENIDICKSON: Avez-vous trouvé cette clause dans les statuts?

M. FOLLWELL: Je crois que le ministre conviendra qu'elle y était inscrite.

L'hon. M. CHEVRIER: J'allais dire, bien que je sois fort sympathique à l'idée de mon honorable ami, que je ne crois pas que ce soit le lieu approprié pour formuler sa proposition. En somme, vous demandez au Comité de dire au ministère des Transports d'insérer dans ses contrats une clause relative au transport des marchandises et de certains objets. Je ne crois pas que le Comité en ait le pouvoir. Le Comité a été établi aux fins d'étudier des questions relatives à la navigation et autres industries semblables, réglementées et exploitées et le reste par le gouvernement, mais certainement pas pour régler les contrats que le ministère des Transports passerait avec divers groupes. Voilà tout d'abord l'objection d'ordre technique et juridique que j'y vois. Cependant, s'il m'est permis d'apprécier la question à son fond, j'ai déclaré tout d'abord que j'étais fort sympathique aux vues de ceux qui dérivent que nous transportions le plus possible par chemins de fer les marchandises du pays.

M. Gordon a donné quelque idée des difficultés que pose aux chemins de fer le transport motorisé. Votre proposition, cependant, fait un traitement injuste au transport par air et au transport motorisé. Vous le faites au moment où le gouvernement a donné ordre au ministre des Transports de tenir une conférence avec les provinces pour étudier cette question même. Je crois que le Comité fera grand tort s'il adopte des mesures et déclare aux autres provinces que nous voulons passer quelque accord en vue de la réglementation du trafic. Elle peut s'exercer sur le plan interprovincial ou international.

En outre, le Comité avait de bonnes raisons en 1952 de demander la suppression de la clause. Il n'a pas ordonné la suppression de la clause; il a simplement suggéré qu'elle soit enlevée et le gouvernement, ou le ministère, y a donné suite. Vous pourriez faire une semblable suggestion au ministère et ce dernier, ou le gouvernement, pourrait alors étudier si la suggestion doit être acceptée. Cependant, je n'aurais pas d'autre choix que de repousser la suggestion si elle était conçue dans ses termes actuels.

M. FOLLWELL: Comme l'a signalé le ministre, la clause a été supprimée à la suggestion du Comité. Cependant, comme le dit le ministre, la directive apporte une suggestion qui pourra être étudiée par le ministère des Transports.

M. MACDONNELL: Le ministre n'a-t-il pas donné à entendre que, si on formulait une recommandation qui soit de la nature d'une demande, comme ce fut le cas en 1942, il serait facile de l'étudier?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien ce que je disais, en effet. Si l'on veut formuler une suggestion, je me ferai un plaisir de l'étudier. A mon sens, on devrait déferer la question à un sous-comité. Si nous nous mettons à discuter la question dans le long et le large, nous allons retenir inutilement les fonctionnaires du National-Canadien qui sont venus témoigner. Cependant, si un sous-comité désire étudier la question après que les fonctionnaires du National-Canadien auront témoigné au sujet du rapport, je n'y verrais pas d'objection.

M. FULTON: Je crois qu'il s'agit d'une question qui devrait de toute façon être discutée en conjonction avec le rapport du Comité. Les fonctionnaires du National-Canadien voudraient peut-être formuler quelques commentaires.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que d'après l'ordre de renvoi le Comité n'est pas autorisé à s'occuper d'une question comme celle-là. Comme l'a signalé le ministre, le Comité pourrait recommander au ministère la mesure qui lui semble appropriée, auquel cas je proposerais que la question soit déferée à un sous-comité. Mais quant à savoir si la recommandation devrait on ne devrait pas être faite, c'est une autre question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je voudrais ajouter que le ministère des Transports n'est qu'un des dix-sept ou vingt services qui utilisent les chemins de fer. De fait, le ministère des Travaux publics et celui de la Défense nationale ainsi que celui de la Production de Défense recourent beaucoup aux chemins de fer. Le Comité entend-il viser aussi ces ministères? Je crois qu'il serait tout à fait impoli envers ces autres ministères que de le faire.

M. GILLIS: La résolution semble surtout viser les moyens de transport exploités au Canada. Je voudrais demander au motionnaire si les sociétés de transport canadiennes ont souffert de la concurrence des sociétés américaines? Cela y est-il pour quelque chose?

M. FOLLWELL: Je ne crois pas qu'elles aient souffert de la concurrence des sociétés américaines. Je suppose que le National-Canadien, là où il a une ligne parallèle à une ligne américaine, perdrait probablement du trafic-marchandises.

M. GILLIS: Telle semble bien être la portée principale de la résolution, c'est-à-dire que les sociétés canadiennes aient la préférence.

M. MACDONNELL: Les motifs dont s'inspire la résolution sont-ils pas les suivants: propriétaires du National-Canadien et intéressés à sa prospérité, voilà que nous avons la chance, tout comme tout le monde, de lui attirer de la clientèle. Aussi, nous tenons à formuler cette demande. J'espère qu'on pourra faire de la résolution une demande qui sera, conformément à la suggestion du ministre, déferée à un sous-comité. La question me semble très importante et je crois qu'on devrait l'étudier. J'espère que le Comité jugera bon de l'entendre ainsi. Nous pourrions certainement prendre connaissance de certaines des vues de M. Gordon et si nous pouvions ainsi aider à l'embauchage, j'imagine qu'il ne s'y opposerait pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Croyez-vous qu'il incombe au Comité de dire aux chemins de fer ou plutôt au public comment ils doivent expédier leurs marchandises?

M. MACDONNELL: Non, certainement pas. Mais je me demande si le Comité, qui, il y a 12 ans, a formulé certaines demandes, ne pourrait pas maintenant formuler une autre demande, ou procéder autrement selon qu'il leur faut, si le Comité l'entend ainsi?

L'hon. M. CHEVRIER: La question vaut peut-être la peine d'être étudiée, mais je ne crois pas que nous devrions retenir le Comité à ce stade.

M. FULTON: Nous pourrions peut-être établir un comité directeur. En avons-nous un?

Le PRÉSIDENT: Nous n'en avons pas un à l'heure actuelle mais nous pourrions peut-être probablement y voir.

M. FOLLWELL: Je serais heureux que la question soit déferée à un sous-comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait probablement la meilleure façon de procéder. Y a-t-il d'autres questions au sujet du tarif-marchandises?

M. CHURCHILL: M. Gordon a signalé que le trafic a diminué en certaines régions. Il doit certainement y avoir des régions où tel n'est pas le cas. Qu'en est-il du Manitoba septentrional? Est-ce une région où le trafic est devenu payant?

M. GORDON: Oh, oui, monsieur Churchill. A la page 39 du rapport, vous verrez un état détaillé du "Tonnage productif par denrées".

M. FULTON: Monsieur le président, je le regrette mais je ne puis pas entendre.

Le PRÉSIDENT: Faites silence, s'il vous plaît.

M. GORDON: Je signalais, en réponse à M. Churchill, qu'à la page 29 du rapport se trouve la ventilation du tonnage productif par denrées, ventilation qui fait voir aussi l'augmentation ou la diminution proportionnelle par rapport à l'année précédente. Cet état répond-il à la question à laquelle vous songez? Vous remarquerez qu'il ne s'agit pas entièrement d'une question de diminutions, loin de là.

M. MACDONNELL: J'ai une question à poser que je crois supplémentaire.

M. FULTON: Je me demande si M. Gordon nous dirait ce que nous retirons de la ligne de *Lynn Lake*, et combien elle a été avantageuse en fait de revenu et de tonnage?

M. GORDON: Je ne sais jamais jusqu'à quel point je dois divulguer les affaires d'un client. Cependant, je ne vois pas d'objection à vous indiquer le nombre de wagoonnées. Vous vous souvenez que le mouvement du trafic n'y a commencé qu'en novembre 1953 et que nous avons terminé la ligne en octobre. A compter donc de 1953, nous avons 44 wagons en novembre, 104 en décembre, 102 en janvier et 99 en février. Le mouvement du trafic ne fait que commencer et nous sommes très satisfaits des perspectives.

M. GILLIS: Je n'ai pu entendre vos premiers mots à cause des conversations. Le trafic se rattache-t-il à la mine *Sherritt*?

M. GORDON: C'est M. Churchill qui me pose la question. Il a signalé qu'il y avait probablement des augmentations aussi bien que des diminutions de tonnage et m'a donné un exemple. J'ai répondu aux deux points de sa question.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à la question du trafic-voyageurs? J'ai pensé que nous pourrions peut-être commencer à étudier cet article à 3 h. 30.

M. MACDONNELL: J'ai une question à poser au sujet du trafic-marchandises. Puis-je la reporter à 3 h. 30?

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à 3 h. 30. Il ne sera pas donné d'autres avis. Je crois que vous avez tous reçu avis de cette réunion, de la réunion de 3 h. 30 cet après-midi et de celle de 8 h. 30 ce soir.

APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes maintenant en nombre. Au sujet du tarif-marchandises, j'ai dit à M. Macdonnell avant le dîner que je lui permettrai de poser une question cet après-midi, mais je crois qu'il est occupé actuellement. Sa question pourrait donc probablement être réservée à plus tard. Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du tarif-marchandises?

M. FULTON: Vous pourriez peut-être adopter cet article et permettre à M. Macdonnell d'y revenir.

Le PRÉSIDENT: Nous allons adopter cet article au sujet du tarif-marchandises. Le trafic-voyageurs est l'article suivant.

M. FULTON: Je remarque que la différence en montagne a été supprimée du tarif-voyageurs applicable à la Colombie-Britannique. Avez-vous des chiffres qui indiquent une réduction du revenu total? Je suppose que vous ne pourriez pas dire ce qu'il en est exactement?

M. GORDON: Je ne possède pas de résultats établis de cette façon. Je puis dire, je crois, que la réduction n'est pas très importante en général.

M. FULTON: Je ne possède pas le rapport complet du Pacifique-Canadien, mais j'en ai un résumé paru dans le *Saturday Night*. L'avez-vous parcouru?

M. GORDON: Non, je ne l'ai pas parcouru.

M. FULTON: Tout ce que je veux dire c'est que la livraison courante du *Saturday Night* renferme une version abrégée du 37^e rapport annuel aux actionnaires du Pacifique-Canadien. Il n'y a pas parallèle tout le long entre votre rapport et celui du Pacifique-Canadien. Voici ce que mentionne le rapport, monsieur Gordon:

Le trafic-voyageurs a diminué de 4.5 p. 100 en ce qui concerne les voyageurs payants, et de 4.1 p. 100 en ce qui concerne les milles de voyageurs payants.

Ce serait à peu près la même chose que mentionne votre rapport en ce qui concerne les voyageurs?

M. GORDON: Ce semble être le cas, en effet.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, je voudrais, au sujet de cet article poser, une question touchant la sécurité des voyageurs. M. Gordon pourrait peut-être nous indiquer le taux des accidents quant aux voyageurs transportés?

M. GORDON: Je possède un résumé du tableau des accidents en 1953 et 1952. Cela vous suffirait-il?

M. CHURCHILL: Ce qui m'intéresse, c'est la sécurité du transport sur rail.

M. GORDON: D'après nos archives, il y a eu, en 1953, 36 accidents dûs à des collisions qui ont valu des blessures à 17 voyageurs.

M. CHURCHILL: Dûs à des collisions?

M. GORDON: A des collisions, en effet.

M. CHURCHILL: Quel autre genre d'accident y a-t-il eu?

M. GORDON: Il survient d'autres genres d'accidents. Ainsi, des accidents résultent de déraillements et de défauts du matériel, et le reste, mais le chiffre que j'ai indiqué est celui qui concerne les voyageurs. Dix-sept voyageurs ont été blessés en 1953 par suite de collisions.

M. POULIOT: Je ne puis le comprendre, parce que l'an dernier afin d'alléger les voyageurs vous avez permis la vente de l'alcool dans les trains. L'alcool se vend maintenant dans les trains.

M. GORDON: Dans quelques trains, oui, en effet.

M. POULIOT: Et cela n'a pas augmenté le nombre des voyageurs.

M. JAMES: Les gens ne sont pas au volant.

M. POULIOT: Je suis très sérieux.

M. GORDON: J'essaie en ce moment de répondre à une question au sujet des accidents. Les accidents n'ont rien à voir avec la consommation de l'alcool dans les trains.

M. POULIOT: Non, mais nous sommes à discuter le trafic-voyageurs. Il a diminué. Je me demande s'il a diminué parce que vous avez permis la vente de l'alcool?

M. GORDON: Je ne puis répondre à la question; cependant, je ne le crois pas.

M. POULIOT: J'y reviendrai après que vous aurez terminé.

M. GORDON: Dix-sept voyageurs ont été blessés l'an dernier par suite des collisions. Le tableau des accidents l'an dernier pour l'ensemble de nos trains fait voir un total de 979 accidents de toute nature, contre 1,104 en 1952.

M. CHURCHILL: Pour l'ensemble des trains?

M. GORDON: Il s'agit de tous les genres d'accidents intéressant les trains. Il s'agit des trains de voyageurs, de marchandises, et le reste, et des accidents de toute nature. J'en possède ici le détail d'après les causes principales qui comprennent, je le répète, les collisions, les déraillements, les accidents de locomotive, les avaries de locomotive, et le reste.

M. CHURCHILL: A seule fin de poursuivre la question un peu plus loin, aux pages 26 et 27 du rapport paraît le détail des "accidents aux personnes", ainsi que le montant total dépensé en 1952 et 1953. Le rapport mentionne "accidents aux personnes" sous "Entretien de la voie et des constructions", sous "Entretien du matériel" et sous "Transport"?

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Sous "Transport" se trouve compris les voyageurs. Je suppose qu'il s'agit des employés dans les deux autres cas?

M. GORDON: Oui, il s'agit des employés, et nos comptes relatifs aux accidents sont répartis, comme vous le dites, dans ce total résumé de \$9,838,166. Sur ce chiffre, une somme de \$3,708,500 se rattache aux blessures aux personnes de toutes catégories: employés, voyageurs, et toutes personnes à l'égard desquelles le réseau est responsable. Ces chiffres comprennent aussi, naturellement les indemnités pour accidents du travail versées à l'égard de blessures subies par des employés.

M. CHURCHILL: Avez-vous pris des mesures depuis un an ou deux afin d'augmenter la sécurité des voyageurs et des employés et auquel cas quelles sont-elles?

M. GORDON: Oui, nous menons en tout temps une campagne très définie de sécurité. Nous avons une campagne d'éducation organisée dans tout le réseau et nous faisons circuler un wagon servant à enseigner la sécurité à nos employés d'un littoral à l'autre. Nous disposons d'un ensemble de films cinématographiques, par exemple, que nous utilisons pour enseigner aux employés les points qu'ils doivent observer. Nous tenons une série de réunions régulières dans tout le réseau aux fins de favoriser la sécurité et de signaler aux employés les choses auxquelles ils doivent prêter une attention particulière. A ces réunions, par exemple, des directives leur sont données au sujet de l'emploi des outils et du matériel ainsi que des précautions à prendre durant le travail, comme le port de lunettes protectrices et l'emploi de dispositifs de protection de toutes sortes. Nous avons un surveillant de la sécurité qui est chargé de la conception et de la production des films intéressant la sécurité, et nous nous tenons pleinement informés de toutes les méthodes courantes des organismes de sécurité ainsi que de l'*Association of American Railroads*. Nous ne cessons donc de mener

une campagne très intense en faveur de la sécurité. En 1951, nous nous sommes lancés dans une campagne très définie qui a mis l'accent sur des choses que j'ai mentionnées et nous avons depuis modifié notre surveillance médicale des employés et une campagne a été menée aux fins de vérifier l'acuité visuelle et le sens des couleurs des employés ainsi que leurs réflexes en général. Nous nous occupons aussi d'enseigner constamment aux employés les règles de conduite des trains. Cela est essentiel. La meilleure façon dont nous pouvons réduire les accidents c'est d'insister sur l'observance des règles d'exploitation. Fondées sur l'expérience, elles visent à assurer la meilleure méthode de conduite des trains et d'exploitation des chemins de fer en général. Si nos gens observent les règles, nous savons que nous obtenons une sécurité presque complète. Dans presque chaque cas où un employé est en cause, c'est parce qu'on n'a pas observé ou qu'on a violé une règle. Nous connaissons aussi quelques accidents qui résultent du matériel défectueux et cette question reçoit notre attention constante. D'après les chiffres que je vous ai donnés, vous verrez que le nombre d'accidents a diminué depuis 1952, bien que nous ne soyons pas naturellement tout à fait satisfaits du tableau et fassions de constants efforts en vue de l'améliorer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot, aviez-vous une question à poser?

M. POULIOT: Je vous remercie. Je reviens au trafic-voyageurs. On a protesté auprès du ministre au sujet de la vente de l'alcool dans les trains. Or, je sais par expérience que les militaires s'oublent, sauf lorsqu'il y a des policiers militaires dans le train. Ainsi, il y avait une fois en face de moi un homme ivre qui se montrait très peu commode, si bien que le garçon s'en plaignait. Très souvent ils sont bruyants. J'ai vu des soldats, bouteille de bière en main, qui circulaient de wagon en wagon et qui étaient dans un état d'ivresse qu'on ne devrait pas tolérer. Or, lorsque j'ai fait parvenir cette lettre au ministre, j'ai voulu avertir le chemin de fer de ce qui arriverait si la vente de l'alcool se faisait ainsi. La lettre a été laissée de côté et nous devons maintenant faire face à une situation qui exige la présence de policiers militaires dans les trains lorsque des soldats y voyagent. Avez-vous demandé au ministère de la Défense nationale de poster des policiers militaires dans les trains?

M. GORDON: Monsieur Pouliot, les conditions que vous mentionnez ne tiennent pas à la vente de l'alcool. De fait, nous savons par expérience qu'il vaut mieux autoriser la consommation réglementée de l'alcool dans les trains que de s'exposer à ce que les gens apportent leur propre alcool et le consomment dans les trains. Nous n'avons pas le moyen d'empêcher un soldat ou un civil d'apporter de l'alcool avec lui et de le boire dans le train. Nous constatons que si nous servons de l'alcool cette pratique est moins courante; nous pouvons surveiller nous-mêmes les gens et nous ne servons d'alcool à qui a trop bu. Je ne suis pas trop au courant de la question de la consommation de l'alcool, en particulier dans les trains. Je ne crois pas que cette pratique de la vente de l'alcool dans les trains ait donné lieu aux abus que vous mentionnez.

M. POULIOT: Il y a une différence entre vous et moi. Je voyage dans le train même tandis que vous voyagez dans une voiture particulière à l'arrière du train.

M. GORDON: J'ai pour habitude de circuler d'un bout à l'autre du train dans lequel je me trouve. Outre mes constatations personnelles, je dispose des rapports des employés du train qui sont constamment en mesure d'observer la situation.

M. POULIOT: Très souvent des chefs de train m'ont dit que la situation était intolérable et j'ai vu des soldats revenir du wagon observatoire, où l'alcool se vend le soir, bouteille de bière en main et pouvant à peine marcher.

M. GORDON: Nous ne fournissons pas de bouteilles de bière qu'on peut emporter d'un wagon à l'autre. Ces soldats avaient dû les apporter avec eux en montant dans le train.

M. POULIOT: Je les ai vus de mes yeux.

M. GORDON: Ils les apportent dans le train eux-mêmes.

M. POULIOT: Ils revenaient du wagon observatoire. Je les ai vus. Je ne suis pas détective mais j'ai entendu des bruits après coup dans le wagon et je savais quelle en était l'origine. En outre, il est très rare que ceux qui vendent de la bière vous fassent rapport. Vous avez des inspecteurs qui voyagent dans les trains, mais vous n'en avez pas dans chaque train.

M. GORDON: Peu importe le régime, il y aura toujours des cas isolés où des individus se conduisent mal en voyage. Vous semblez avoir le malheur d'en voir plus que la plupart des autres gens. Lorsque nous recevons des plaintes, nous faisons toujours enquête mais nous ne pouvons pas nous permettre de poster une armée d'inspecteurs dans nos trains de voyageurs. Nous faisons le raisonnable, mais je ne crois pas qu'il soit juste de dire que la situation soit en général mauvaise dans les trains du National-Canadien. A tout considérer, nous tenons la situation assez bien en main et je ne crois pas que les dossiers montrent que les militaires canadiens se conduisent particulièrement mal. Ils sont d'habitude bien disciplinés et savent mieux se tenir que d'autres gens.

M. POULIOT: C'est de l'histoire ancienne. Des gens appartenant aux meilleures familles peuvent s'enivrer et ceci n'est pas une insulte aux soldats, mais j'ai remarqué des soldats qui étaient ivres. Je n'entends pas passer jugement sur l'ensemble des militaires. En deuxième lieu, pourquoi avez-vous supprimé l'avis "Ne pas déranger"? Nous ne voyons plus cet avis dans les trains. Il était très utile et permettait au garçon de l'indiquer du doigt aux gens et de montrer qu'il s'agissait là d'un règlement. Nous ne voyons plus cet avis.

M. GORDON: Je ne sache pas qu'on l'ait supprimé.

M. POULIOT: Je ne le vois plus. Qu'en font-ils?

M. GORDON: Je ne le sais pas.

M. POULIOT: J'ai très souvent parlé aux garçons des trains circulant entre Montréal et Ottawa et entre Montréal et Halifax et ils m'ont dit parfois qu'il y a dans les trains des gens qui perdent la tête.

M. GORDON: Il se produit de temps en temps des cas isolés où il y a du tapage dans les trains. Cela est inévitable, peu importe les conditions, mais règle générale la conduite des Canadiens dans nos trains au Canada est bonne.

M. POULIOT: J'en conviens, mais je dois vous dire que la situation était très mauvaise durant la guerre et que des glaces ont été brisées comme vous devez le savoir?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Il s'est produit une accalmie après la guerre, puis cela a recommencé durant quelque temps. La situation était affreuse, en particulier durant la période des fêtes.

M. GORDON: Il y a des cas où des gens qui reviennent d'une partie de *football* sont très excités, ayant perdu ou ayant gagné, et qui manifestent leur excitation à l'aller ou au retour. Il faut en prendre son parti tant qu'on ne peut pas dire que cela dépasse les bornes.

M. POULIOT: Comme on nous l'a dit, monsieur Gordon, nous n'avons pas trop d'ennuis maintenant que des policiers militaires se tiennent dans les trains.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à l'article suivant?

M. POULIOT: Comme vous l'avez signalé, monsieur Gordon, il est très probable qu'il n'y ait pas trop de confusion lorsque des policiers militaires se tiennent dans le train.

M. GORDON: Autant que je sache, lorsqu'il se fait un déplacement officiel de militaires, des policiers militaires les accompagnent.

M. POULIOT: Mais vous ne demandez jamais qu'il y en ait?

M. McCULLOCH: Monsieur le président, je me demande si le sujet de la discussion relève de l'article à l'étude.

M. GILLIS: Monsieur le président, avant que nous ne quittions la question de la consommation de l'alcool dans les trains, je voudrais en dire un mot. Alliez-vous changer le sujet, monsieur McCulloch?

M. McCULLOCH: Oui.

M. GILLIS: Voici ce que je voudrais dire, monsieur le président. Le seul endroit à peu près où l'on sert de l'alcool dans les trains, c'est à l'est de Montréal, et cela en vertu d'une licence de la province. Après que l'*Ocean Limited* a quitté Montréal, les voyageurs peuvent se rendre au wagon-bar à certaines heures, pour s'y faire donner une bouteille de bière ou une boisson qu'il faut consommer sur place. Je crois que c'est un délassement qui a tout à fait sa raison d'être, si j'en crois mon expérience. Au Nouveau-Brunswick, il n'y a pas de permis et le wagon-bar est fermé en ce qui concerne l'alcool. Une fois en Nouvelle-Écosse, on peut se faire servir de la bière et du vin avec un repas. Il ne se vend pas grand alcool maintenant sur cette ligne. J'ai fait souvent le trajet et je trouve agréable de me rendre au wagon-bar pour y consommer un verre de bière avec un ami. Cela rompt la monotonie du voyage et procure un excellent délassement. Je n'ai jamais vu personne abuser.

Au sujet de l'autre question dont parle mon collègue, M. Pouliot, c'est-à-dire des voyageurs qui achètent de l'alcool à une gare pour l'emporter dans le train, ils agissent à leur guise et ils échappent à toute autorité ou réglementation. Je tiens à affirmer, pour ma part, que la vente de l'alcool dans le train est une grande amélioration et qu'en fin de compte si la pratique en est étendue et bien surveillée, elle éliminera la consommation déréglée dont se plaint M. Pouliot. Pour ce qui est des policiers militaires, je n'en ai jamais vu chaque fois que j'ai fait le trajet dans un sens ou l'autre à moins qu'il y ait grand mouvement de troupes.

M. GORDON: Quand il y a déplacement officiel de soldats, ils sont accompagnés d'officiers qui exercent une bonne surveillance.

M. GILLIS: Oui, et d'ordinaire lorsqu'il se trouve seulement quelques soldats à voyager, comme c'est le cas aujourd'hui, je ne vois pas de policiers militaires dans le train.

M. KNIGHT: Je tiens à ce que le compte rendu mentionne que, pour moi, la vente de l'alcool dans le wagon-bar sous bonne surveillance constitue une grande amélioration sur le passé.

M. POULIOT: Je ne m'oppose pas à ce que M. Gillis a mentionné, mais je voudrais que M. Gordon fasse une mise au point. Voudriez-vous, s'il vous plaît, nous dire ce que rapporte la vente de l'alcool? Pourriez-vous nous en indiquer la recette l'an dernier?

M. GORDON: La recette est très faible; je vais voir si je puis m'en procurer le chiffre. Le total des ventes en 1953 semble se chiffrer par environ \$77,000 dans les deux provinces, soit la Nouvelle-Écosse et le Québec. Il s'agit du total de 1953. Il se peut que le total soit plus élevé cette année parce que nous avons quelque peu étendu le champ d'application du permis en 1954.

M. POULIOT: Tel est le chiffre des ventes?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Mais quel a été le bénéfice?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'on devrait me demander de divulguer le bénéfice, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Vingt-cinq pour cent?

M. GORDON: Voilà une bonne marge! Mais je ne crois pas que vous devriez insister. Cela pourrait décourager l'entreprise!

M. McCULLOCH: Le 27 janvier, le train de 4 h. 30 a été retenu durant 25 minutes à Ottawa. Il s'y trouvait 9 voyageurs qui se rendaient dans l'Est et il était 8 h. 8 quand nous sommes arrivés à Montréal. Le garçon et le conducteur nous ont dit que nous ferions la correspondance avec l'*Ocean Limited* quand nous arriverions à Montréal. Rendus à Montréal, il nous a fallu monter l'escalier et descendre ensuite, mais l'*Ocean Limited* était sorti de gare peu après 8 heures. Nous avons tous retenu nos places sur l'*Ocean Limited*. Il nous a fallu prendre un autre train et quelques-uns d'entre nous n'ont même pas pu obtenir des couchettes supérieures dans le *Scotian*. Je proposerais que l'*Ocean Limited* se trouve sur une voie d'évitement lorsqu'arrive le train d'Ottawa afin que nous puissions franchir le débarcadère et monter dans l'*Ocean Limited*. Il n'y a que vingt minutes d'attente entre les deux trains et si le train venant d'Ottawa est en retard nous ne pouvons pas faire la correspondance.

M. GORDON: Je serai heureux de prendre note de cela.

M. McCULLOCH: La situation s'est déjà produite et on y a remédié durant quelque temps, mais c'était alors le *Scotian* qui attendait le train d'Ottawa.

M. GORDON: Nous en prendrons note et nous verrons ce que nous pouvons faire pour améliorer la situation.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est: "Trafic-messageries". A-t-on des questions à poser? L'article suivant est: "Service des communications". A-t-on des questions?

M. FULTON: Je voudrais demander à M. Gordon quels sont les plans relatifs à la prise en charge par les *Canadian National Telegraph* du réseau télégraphique du gouvernement en Colombie-Britannique. La discussion de cette question serait peut-être plus appropriée à un stade ultérieur, mais à cause d'autres questions dont sera saisie la Chambre il ne me sera peut-être pas possible d'être ici à ce moment-là. M. Gordon s'opposerait-il à ce que nous discutons la question maintenant?

M. GORDON: Aucunement, si elle est appropriée, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GORDON: Que désirez-vous savoir?

M. FULTON: Le ministre nous a signalé la semaine dernière que les fonctionnaires de son ministère avaient vu les autorités des *Canadian National Telegraphs* aux fins de discuter les derniers détails de la prise en charge. Je me demande si vous voudriez nous indiquer brièvement quels sont vos plans en vue de l'exploitation du service et aussi, du moins de façon générale, jusqu'à quel point vous avez pu absorber les employés du réseau du gouvernement, quelles dispositions ont été prises en vue d'assurer leur ancienneté dans votre réseau et de maintenir leurs droits quant à la retraite et à la pension?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai formulé une déclaration aux Communes et je crois que j'ai certainement répondu à la dernière partie de la question dans mes remarques. Je cherche à retrouver la déclaration.

M. FULTON: La déclaration du ministre, je n'hésite pas à le déclarer, était très satisfaisante dans ses grandes lignes, mais je me demande si nous pourrions obtenir quelques détails peut-être?

M. GORDON: De façon générale, la déclaration du ministre a pleinement exposé l'entente passée quant à l'absorption du personnel des télégraphes de l'État que nous prenons en charge. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour garder le plus possible tous les employés au moment du transfert. Ceux qui ont plus de soixante-cinq ans et ceux qui comptent moins de trois années de service ne seront vraisemblablement pas maintenus dans leur emploi après un

mois d'avis. Telles sont les dispositions de l'entente générale. Les employés sont au nombre de 61 à l'heure actuelle. Je crois que le ministre a mentionné le nombre de 60; cependant, ce chiffre variera légèrement d'ici à ce que la prise en charge soit terminée. Nous constatons que le roulement du personnel y est assez considérable, cependant, particulièrement par suite du développement industriel rapide de la Colombie-Britannique. Nous entendons bien donner de l'emploi à tous ceux qui peuvent être utilement absorbés dans le réseau et de les mettre sur le même pied, autant que possible, que les employés des *Canadian National Telegraphs* dans le cadre des accords relatifs aux relèvements de salaires passés avec les syndicats ouvriers des *Canadian National Telegraphs*.

Pour ce qui est de la pension, les droits des employés qui resteront à notre service seront déterminés, sous le régime de pension du Service civil, à compter de la date de transfert. Si ces employés répondent aux conditions, ils auront droit à une pension différée que déterminera le Service civil. Nous dérogeons aux exigences de la caisse des *Canadian National Telegraphs* ou du National-Canadien pour ce qui est du service admissible aux pensions du National-Canadien; le service continu antérieur à l'emploi des télégraphes de l'État sera admis. Les employés pourront, quand ils se joindront à nous, bénéficier des pensions qu'ils ont pu acquérir sous le régime du Service civil, en outre des pensions qu'ils pourront obtenir en vertu des règles du National-Canadien.

En ce qui concerne l'exploitation du réseau, nous tâcherons d'éliminer le chevauchement et d'assurer l'efficacité de l'exploitation du réseau. Les opérations seront étendues afin de répondre aux besoins du trafic aussi rapidement qu'ils surgiront.

M. FULTON: Quelles seront les dispositions administratives en ce qui concerne la surveillance de cette partie des télégraphes de l'État que nous avons pris en charge? L'administration se centralisera-t-elle à votre bureau principal de la Colombie-Britannique ou prendrez-vous en charge une région et l'administrerez-vous sans y rien changer?

M. GORDON: Il ne s'y fera guère de changements au tout début, mais elle sera graduellement intégrée ou absorbée dans notre réseau et placée sous notre service de surveillance de la Colombie-Britannique afin d'éliminer le double emploi.

M. FULTON: Au sujet de l'ancienneté des employés admissibles en vertu des conditions générales exposées dans la déclaration du ministre, tous les employés des télégraphes de l'État conserveront, une fois passés aux *Canadian National Telegraphs*, leur ancienneté d'après la durée de leur service. Cela les mettra-t-il sur le même pied que les employés actuels du National-Canadien en ce qui concerne leurs droits de postulation?

M. GORDON: Vous voulez parler de leur droit de postuler un emploi?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Toutes ces dispositions ont été discutées avec les autorités syndicales et il a été convenu que le personnel nommé à des emplois à Quesnel et à William-Lake seront établis à demeure, c'est-à-dire qu'ils ne seront pas déplacés en vertu de l'entente tant qu'ils occuperont ces emplois. Les autres dispositions de l'entente seront appliquées. Sauf les employés postés à ces deux endroits, tout le personnel bénéficiera des droits et privilèges applicables à des emplois et à un service comparables dans tout le réseau du National-Canadien.

M. FULTON: Ainsi, l'employé actuel des télégraphes de l'État qui désire fester en fonction et qui est absorbé dans votre réseau pourra, aussi longtemps qu'il le désirera, rester à Williams-Lake et aucun autre ne pourra postuler son emploi?

M. GORDON: C'est exact. Il y est établi à demeure. Naturellement, cela ne vaudra que pour le titulaire actuel.

M. FULTON: Avez-vous arrêté des plans en vue de l'extension ou du développement du réseau de la Colombie-Britannique?

M. GORDON: Il est trop tôt pour que je formule une déclaration générale. Mais nous avons certains projets en vue de répondre aux besoins du service. Je suis saisi d'un rapport analytique spécial de ses besoins.

M. FULTON: Comptez-vous maintenir le service au moins à son niveau actuel?

M. GORDON: Nous comptons assurer un service aussi bon sinon meilleur, mais non pas nécessairement identique. Cependant, le service sera du même genre.

M. FULTON: Vous pouvez, si vous le voulez, assurer un service différent mais supérieur?

M. HAHN: Quels sont vos règlements en ce qui concerne la surveillance des fils privés? Je songe aux difficultés que nous causent sur la côte les agences de paris?

M. GORDON: Notre attitude en ce qui concerne les fils privés dépend des règlements. Vous songez aux actes criminels qui peuvent se produire?

M. HAHN: Oui.

M. GORDON: Je ne puis que répondre que notre attitude se règle sur la loi générale de la province. Nous mentionnons dans le contrat les conditions auxquelles la ligne privée est fournie. S'il arrive que la police demande notre coopération, je suppose que nous coopérerions avec elle tout comme le ferait tout bon citoyen.

M. FULTON: Un point que n'a pas mentionné la déclaration du ministre est celui des taux. Dès que les télégraphes de l'État seront pris en charge par les *Canadian National Telegraphs*, les taux passeront automatiquement sous la compétence de la Commission des transports, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Possédez-vous des données qui vous permettraient d'indiquer si les taux en vigueur dans votre service ou d'autres services télégraphiques au moment de la prise en charge sont plus ou moins égaux à ceux qu'applique cette partie des télégraphes de l'État?

M. GORDON: Je ne crois pas que je pourrais répondre à la question dès maintenant. Je pourrais aller aux renseignements et je le ferai si vous le désirez. Mais je ne possède pas la réponse à votre question en ce moment.

M. FULTON: Je vous saurais gré de le faire. L'obligation de continuer le service à un niveau équivalent au service actuel vous forcerait-elle à maintenir les taux actuels, même s'il était établi à un moment ou un autre que les taux sont inférieurs aux taux généralement pratiqués ou appliqués dans votre réseau? J'ignore quelle est la situation des taux.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans les conditions relatives à la convention de vente que j'ai exposées l'autre jour, il n'est pas fait mention des taux, parce que je crois que l'insertion d'une clause semblable aurait rendu la vente impossible tant aux télégraphes de la Colombie-Britannique qu'aux *Canadian National Telegraphs*. Je crois que cela aurait été contraire à l'intérêt public. Je doute très fort que l'acheteur aurait été tenu de s'exécuter s'il était engagé à ne pas augmenter ses taux.

M. FULTON: L'acheteur pourrait y être obligé durant une certaine période d'années. Mais voici ce à quoi je songe: je ne m'y connais pas en comptabilité de prix coûtant et je ne puis pas discuter les points techniques de la question, mais je me demande, cependant, si le prix payé par les *Canadian National Telegraphs*, soit \$750,000, correspond à la valeur matérielle de l'actif? D'après les renseignements que j'ai réussi à obtenir de vous en réponse à des questions, je croirais certainement que le prix de \$750,000 n'est pas supérieur et même est

inférieur à la valeur de l'actif pris en charge. Si l'on tient compte de cet aspect du prix d'achat, il me semblerait tout à fait juste d'exiger de l'acheteur, mettons pour une période déterminée, mais non pas pour toujours, qu'il continue le service sans augmenter les taux parce que le prix d'achat qu'il a payé lui vaut déjà une compensation.

L'hon. M. CHEVRIER: Croyez-vous que nous aurions touché le prix que nous avons obtenu, soit \$750,000, pour l'élément télégraphique de ces installations si ce n'eût été des *Canadian National Telegraphs*? Je ne crois pas que nous aurions touché un chiffre aussi élevé que \$750,000; nous pensons donc avoir conclu un bon marché en vendant aux *Canadian National Telegraphs*. Quant à l'autre question, il existe des éléments tout à fait différents qui entrent en ligne de compte.

M. GORDON: S'il m'est permis de faire un commentaire, je croirais que la collectivité aurait souffert si on avait exigé que la question des taux entre en ligne de compte dans une entente entre les télégraphes de la Colombie-Britannique et nous-mêmes. En d'autres mots, si les taux sont bloqués il sera évidemment difficile d'obtenir l'argent nécessaire pour moderniser le réseau et assurer un service qui profitera des développements rapides que connaît cette région particulière.

M. FULTON: Vous avez certainement raison, mais je craignais qu'après avoir examiné cette partie du réseau vous ne trouviez que les taux ne sont manifestement pas assez élevés et ne répondent pas aux besoins qui nous sont signalés, comme les taux de notre réseau. Cela étant, vous demanderiez immédiatement une augmentation de nos taux, augmentation qui serait accordée avant la modernisation ou l'amélioration de l'outillage. Je ne suppose pas qu'on pourrait s'opposer à une demande d'augmentation des taux si vous pouviez faire valoir que vous avez amélioré le service et que cela vous a coûté de l'argent. Je crains que les taux ne soient immédiatement augmentés.

M. GORDON: Il se peut que les taux des *Canadian National Telegraphs* soient plus élevés. Il vaut mieux attendre et s'assurer de la situation. Je puis me procurer ces renseignements rapidement, mais je ne les ai pas en main en ce moment.

M. CARTER: Avant que nous quittions cet article, qu'il me soit permis de poser une question. Vous indiquez une recette de près de 16 millions de dollars, mais vous ne dites rien dans l'autre paragraphe de vos frais d'exploitation. Les frais d'exploitation sont-ils proportionnellement plus élevés?

M. GORDON: La raison en est que notre comptabilité ne tient note que de la recette du service des communications provenant du public en général. Le Service des communications assurent aussi des services à l'exploitation même des chemins de fer, de sorte que le chiffre de la dépense embrasserait les services fournis aux chemins de fer et les services assurés directement au public, tandis qu'il n'y a pas de chiffre du revenu dans les comptes du Service des communications pour ce qui est de l'autre élément.

M. CARTER: Je voulais obtenir la ventilation de votre recette et de votre dépense par rapport à d'autres compagnies, c'est-à-dire en ce qui concerne les installations que vous louez à d'autres compagnies et celles que vous louez d'autres compagnies.

M. GORDON: Vous voulez dire les frais de ces locations?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Le chiffre total de la recette du service des communications est fixé à \$15,952,985. Tel est le chiffre établi de la recette provenant de toutes les divisions du public, ce qui comprend les fils privés, les télégraphes ordinaires, les téléphones, enfin tous les éléments du Service des communications.

M. CARTER: Et aussi des autres compagnies?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Je veux dire des autres compagnies de communications.

M. GORDON: Oui, tout ce que nous percevons, toutes les sommes que nous percevons des autres compagnies.

M. CARTER: Je vous ai posé ma question parce que je me demandais quel pourcentage ou quelle fraction du taux que vous exigez à l'égard des dépêches aboutit, mettons, à d'autres sociétés, comme la Société canadienne des télécommunications transmarines, et quelle partie le National-Canadien en conserve?

M. GORDON: Il faudrait pour cela établir le décompte de chaque dépêche. Il existe une formule à cette fin qui dépend de l'acheminement fait par notre réseau et de l'acheminement fait par d'autres services, de l'endroit où nous livrons la dépêche, et le reste. Aux pages 26 et 27 du rapport, il y a des chiffres qui répondront peut-être à votre question. Sous "Entretien de la voie et des constructions", page 26, au poste "Systèmes de communication", figure des frais d'exploitation de \$7,261,664, et sous "Transport", page 27, à la colonne de gauche, des frais d'exploitation de \$12,244,840 figurent au poste "Système de communication". La somme de ces deux montants est \$19,506,504, ce qui signifie que les frais d'exploitation ou les débours ont dépassé la recette provenant du public, soit 15 millions de dollars, de \$3,553,519. Ce qu'il faut se demander, c'est combien coûtent les services rendus par le Service de communications au chemin de fer. Nous n'en connaissons pas le détail exact, mais nous croyons que le chiffre comble pleinement la différence.

M. MACLEAN: Cet article comprend-il la recette provenant des lignes louées aux réseaux de radiodiffusion et aux transmissions sur micro-ondes?

M. GORDON: Il comprend chaque dollar perçu de quelque source pour tous services vendus par le Service des communications.

M. MACLEAN: Les réseaux de transmission sur micro-ondes utilisés en 1953 répondraient pour une partie de l'augmentation?

M. GORDON: Cela se pourrait fort bien, bien que notre service de fils privés ait connu une bonne augmentation.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant.

M. KNIGHT: Je ne puis trouver d'article sous lequel je pourrais poser une couple de questions que je désire formuler. Il a été question des accidents aujourd'hui. Je songeais aux accidents tenant à l'absence de passages à niveau. Je suppose qu'il s'agit d'une dépense d'exploitation et que les chemins de fer fournissent une certaine contribution à la caisse.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ils n'en fournissent pas. Le Parlement verse une contribution à la caisse des passages à niveau de chemin de fer tandis que les chemins de fer fournissent une contribution sur l'ordre de la Commission des transports seulement. Les chemins de fer ne contribuent pas du tout à la caisse des passages à niveau. Seul le Parlement verse une contribution à la caisse. Un crédit est voté chaque année à cette fin.

M. KNIGHT: Je suppose que les chemins de fer tiennent à ce que le plus grand nombre possible de passages à niveau soient gardés.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet.

M. KNIGHT: J'oserais demander à M. Gordon s'il ne favoriserait pas une subvention additionnelle du gouvernement fédéral?

L'hon. M. CHEVRIER: Qu'il me soit permis de déclarer que la Commission des transports a été chargée par le gouvernement fédéral de faire une étude détaillée de la situation des passages à niveau. La Commission a siégé dans tout le pays. Elle a écouté les instances faites par les chemins de fer.

M. KNIGHT: L'an dernier?

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission est en train de préparer son rapport et je crois qu'il vaudrait mieux jusqu'à ce qu'elle ait fait rapport...

M. KNIGHT: Le ministre sait-il quand paraîtra le rapport?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette année, je crois, avant la fin de la session.

M. KNIGHT: Je me suis souvent demandé pourquoi les grandes municipalités, les villes ordinaires, ne s'en prévalent pas davantage. Est-ce parce que les municipalités considèrent que leur part de la dépense est trop forte ou est-ce parce que les sommes dont dispose la caisse ne suffisent pas à un nombre suffisant de municipalités?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela tient aux deux causes, je crois. La Commission des transports a généralement été d'avis que si la circulation accrue à un passage à niveau est due aux véhicules, il incombe alors au propriétaire de la voie publique,—la province, la municipalité ou le comté,—d'y voir, mais si elle est due au nombre plus grand de trains, de convois de marchandises ou de voyageurs, il incombe alors aux chemins de fer de contribuer davantage. C'est cette question que la Commission est en train d'étudier.

M. KNIGHT: Existe-t-il une liste de demandes, c'est-à-dire un nombre plus grand de municipalités désirent-elles des passages à niveau.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, il y a une longue liste de demandes.

M. GILLIS: Qui décide des dommages? Si un train du National-Canadien—cela arrive assez souvent,—heurte une voiture ou un camion où se trouve plusieurs personnes, comment se fait le règlement des dommages?

L'hon. M. CHEVRIER: Il appartient non pas à la Commission, mais aux tribunaux de déterminer la question. S'il y a eu négligence de la part du chemin de fer, je suppose que le tribunal tiendra le chemin de fer responsable. Si la négligence est imputée au camion ou à la voiture, ou s'il y a négligence de part et d'autre, le tribunal peut décider que les dommages seront répartis entre les deux, mais, règle générale, rares sont les cas qui ont été portés devant les tribunaux où la négligence était en cause. La plupart des accidents interviennent aux passages à niveau où il y a une cloche,—pas tous, mais plusieurs,—ou qui sont gardés par une barrière quelconque, et je sais pour ma part que très peu de ces cas sont portés devant les tribunaux.

M. GILLIS: Qu'advient-il si ma voiture est endommagée alors que, ayant deux ou trois voyageurs avec moi, je suis négligent au point d'essayer de lutter de vitesse avec un train et si le train heurte ma voiture? De quelle protection jouissent les personnes qui sont dans ma voiture?

L'hon. M. CHEVRIER: Dans la province d'Ontario, je ne crois pas qu'elles soient protégées.

M. GORDON: Tout d'abord, si vous survivez, l'agent des réclamations du National-Canadien vous rendra visite et vous serez bien avisé de régler l'affaire avant que les tribunaux n'en soient saisis.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est: "Entente avec les syndicats".

M. CHURCHILL: Combien y a-t-il eu d'accidents de passage à niveau l'an dernier d'après vos archives?

M. GORDON: Il se produit environ 460 accidents par année. Le présent rapport fait voir un total global de 463 accidents de passage à niveau de toute nature qui ont tué 201 personnes et en ont blessé 598. Voilà pour tous les chemins de fer canadiens. Ce renseignement est renfermé dans un mémoire présenté par le National-Canadien à la Commission des transports du Canada lors de la discussion de la question des passages à niveau de chemins de fer et de voies publiques.

M. GILLIS: Le Canadien-National a-t-il été tenu responsable de certains des accidents?

M. GORDON: Je n'ai pas en main de données précises, mais, en général, il n'a pas été tenu responsable. Il est très très rare que l'on constate qu'il y a eu négligence de la part du chemin de fer dans le cas d'accidents de passages à niveau. Il arrive qu'un préposé à la barrière oublie de la fermer, mais cela est très rare.

M. HARRISON: Il semblerait que le gros des augmentations du tarif-marchandises ait été dissipé en salaires. Province intérieure et non manufacturière, la Saskatchewan s'intéresse grandement aux augmentations du tarif-marchandises. Je voulais établir qui est responsable de ces augmentations. Tiennent-elles toutes aux frais accrus de la main d'œuvre ou le chemin de fer a-t-il réussi à améliorer ses installations?

M. GORDON: Voici ce que dit le rapport:

En dépit d'un meilleur rendement dans l'exploitation et de prudentes mesures d'économie visant à ajuster les dépenses à un trafic diminué, les frais d'exploitation en 1953 ont augmenté de 24.2 millions de dollars, ou de 3.8 p. 100; un nouveau sommet. Ceci peut être attribué aux augmentations de salaires qui représentent 61.1 p. 100 du total des frais d'exploitation et absorbent 57.8c. de chaque dollar gagné en 1953.

M. HARRISON: Apparemment l'augmentation des salaires a plus qu'absorbé celle des tarifs?

M. GORDON: Oui.

M. HARRISON: Cela vaut-il pour les autres augmentations qui vous ont été accordées?

M. GORDON: Les dépenses additionnelles de 1953 tenant au relèvement des salaires se chiffrent par \$32,851,000, dont 7 millions de dollars sont dus aux nouvelles ententes relatives aux salaires intervenues en 1953 et applicables en 1953. Un chiffre de \$21,351,000 tient à l'exploitation d'une année complète sous le régime de la nouvelle entente relative aux salaires conclue en 1952. Or, le montant de l'augmentation des tarifs-marchandises qui nous a été accordée en mars de l'an dernier ne devait pas nous rapporter plus que 16 ou 17 millions de dollars.

M. HAHN: Comment les résultats se comparent-ils avec vos prévisions?

M. GORDON: Je ne sais pas exactement. Tout ce que je puis dire, c'est que si le rendement avait répondu à nos espérances et si la recette du trafic s'était aussi maintenue au niveau sur lequel nous comptions, nous aurions pu réaliser un total de 706 millions de dollars, mais en réalité le total a été de 696 millions de dollars. Ce total provient de l'ensemble du trafic et je ne pense pas que je pourrais établir la part qui provient des tarifs-marchandises que vous avez mentionnés.

M. HARRISON: Les augmentations qui vous ont été accordées depuis 2 ou 3 ans n'ont pas fait plus que combler...

M. GORDON: M'est-il permis de vous interrompre. Je crois que nous avions prévu un rendement de 60 millions de dollars. Nous avons fait une estimation du rendement que nous attendions et nous l'avons réalisé d'assez près.

M. HAHN: Il est possible que les chemins de fer soient en train de perdre le marché à cause de leur tarif élevé au moment où les camionneurs cherchent à obtenir une partie du marché.

M. GORDON: Il n'y a pas de doute que les tarifs-marchandises seront toujours assujétis à la concurrence d'autres moyens de transport. Les industries étudieront elles-mêmes la situation afin de voir si elles ne devraient pas se mettre à s'occuper de leur propre transport au moyen du camion. Il y a un assez bon nombre d'industries dotées de leurs propres camions qui font la concurrence aux chemins de fer.

M. HAHN: Avez-vous constaté s'il y a une grande entreprise qui fait son propre camionnage sur une grande échelle et qui ainsi, enlève du trafic au rail?

M. GORDON: Oui, nous connaissons des sociétés qui se sont tournées vers le camionnage, soit pour leur propre compte ou en vertu d'une entente avec quelque société de camionnage, parce qu'elles payaient des taux moins élevés ou parce qu'elles obtenaient un meilleur service. Les deux éléments entrent en jeu.

M. HARRISON: Je conclus donc, en un mot, que, d'après les résultats obtenus, les augmentations accordées n'ont fait que combler les augmentations de salaire?

M. GORDON: Nous savons précisément que le rendement des augmentations n'ont pas comblé les frais des salaires accrus et la seule raison pour laquelle nous avons tenu le coup c'est que nous avons pratiqué une exploitation plus efficace et réalisé de plus grandes économies en fait de main-d'œuvre grâce à une plus grande mécanisation.

M. FULTON: M. Nesbitt a deux questions à poser. Sauf erreur, il est permis au Comité de consentir à ce qu'un membre pose des questions. M. Nesbitt n'est pas membre du Comité.

Le PRÉSIDENT: Le Comité consent-il à ce que M. Nesbitt soit autorisé à poser ses questions?

Tous sont en faveur.

Adopté.

M. NESBITT: La première question que je voudrais poser relève probablement des frais d'exploitation, bien qu'une partie relève des immobilisations. Le Canadien-National achète-t-il autant que possible ses fournitures des sociétés canadiennes pour l'exploitation du réseau? Je songe en particulier aux écrous et boulons. Dans le passé, sauf erreur, le National-Canadien a acheté le gros de ses écrous et boulons de la *Morrow Screw and Nut Company* d'Ingersoll. Je crois que le National-Canadien n'en achète plus maintenant de cette société. Pourriez-vous me fournir quelques renseignements à ce sujet?

M. GORDON: Je ne puis vous fournir de renseignements précis mais, règle générale, le National-Canadien a pour ligne de conduite d'acheter ses fournitures et approvisionnements sur le marché où la concurrence est la plus grande. La plupart de nos grands achats se font par adjudication et nous achetons, toutes choses égales d'ailleurs, au prix le plus bas. A prix égal, nous favorisons le fournisseur canadien.

M. NESBITT: La ville d'Ingersoll, qui compte quelque 7,000 habitants, dépend presque entièrement de la *Morrow Screw and Nut Company* ainsi que de l'*Ingersoll Machine Company*. Je crois savoir que la ville a perdu une bonne partie du marché parce qu'elle n'a pas récemment fourni d'approvisionnements au National-Canadien.

M. GORDON: C'est peut-être un autre cas où on a perdu ses débouchés parce qu'on exigeait des prix trop élevés.

M. NESBITT: Sauf, erreur, les Pays-Bas, les États-Unis et l'Angleterre ont fourni beaucoup de fournitures à des prix inférieurs à ceux de certaines fabriques canadiennes.

M. GORDON: Je ne saurais dire exactement dans le cas qui nous occupe, mais cela est fort possible, parce que, je le répète, nous achetons au prix le plus bas.

M. NESBITT: Ne songerait-on pas dans des cas comme celui-ci,—où le National-Canadien a omis d'acheter d'un fournisseur des articles comme les écrous et boulons,—à continuer les achats, en partie du moins, afin de ne pas bouleverser l'économie?

M. GORDON: Nous avons des fournisseurs canadiens qui nous approvisionnent depuis plusieurs années, mais tout revient à une question de prix. Le National-Canadien ne peut pas se considérer comme un organisme chargé de verser une subvention ou de payer un prix supérieur au prix le plus bas que nous pouvons obtenir pour des fournitures livrées au point de consommation qui nous sert de base de comparaison. Si nous cherchions à tenir compte des circonstances et à payer un prix supérieur à cause des répercussions que cela peut avoir sur la société particulière que vous mentionnez, ce serait à toutes fins pratiques nous arroger le droit de verser des subventions, mais il y a justement que nous n'avons pas l'autorisation de le faire.

M. NESBITT: Une dernière question, monsieur Gordon. Vous serait-il possible de me fournir plus tard d'autres renseignements sur les achats d'écrous et de boulons ou cela vous serait-il difficile?

M. GORDON: Je serais heureux de m'occuper d'un cas précis et de vous dire ce qui est arrivé. Je ne puis pas, naturellement, me mettre à vous donner les prix des concurrents, mais nous pouvons vous dire s'il nous est possible de nous approvisionner à meilleur prix chez plusieurs fournisseurs. J'imagine que la société que vous avez mentionnée doit en être elle-même pleinement informée. Elle connaît certainement les prix des concurrents, sinon elle est mal administrée.

Le PRÉSIDENT: L'article "Frais d'exploitation" est-il adopté?

M. MACLEAN: J'ai une autre question à poser, monsieur le président. M. Gordon pourrait-il nous indiquer si on tend fortement à acheter des fournitures en dehors du Canada par rapport à l'an dernier?

M. GORDON: Non, je crois que nos achats au Canada, si je m'en souviens bien, ont été à peu près les mêmes que l'an dernier. Il me semble que le pourcentage n'est pas en hausse, mais je ne puis mettre en comparaison exacte, par exemple, les fournisseurs canadiens et les fournisseurs américains, tout simplement parce qu'il est difficile de savoir qui sont les uns et qui sont les autres. Après tout, les sociétés américaines font affaires au Canada et ce sont des sociétés canadiennes à toutes fins pratiques. Elles font affaires ici et nous traitons avec elles comme nous le ferions avec tout autre société canadienne. Il serait difficile d'établir si un produit est américain ou ne l'est pas. Il me semble en général, cependant, que le pourcentage des achats a été à peu près le même que l'an dernier.

M. MACLEAN: Monsieur le président, je désirais poser quelques questions au sujet de l'exploitation du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question viendra plus tard en discussion. Il existe un crédit particulier à cet égard et je crois que ce sera le bon moment de discuter la question quand nous serons saisis du crédit.

M. FULTON: J'ai une autre question à poser au sujet des frais d'exploitation. Voici la première phrase du premier paragraphe relatif à cette question: "En dépit d'un meilleur rendement dans l'exploitation et de prudentes mesures d'économies visant à ajuster les dépenses à un trafic diminué..." et le reste. Nul, monsieur Gordon, ne s'attend que le National-Canadien ne puisse avoir l'œil à sa recette et prendre les mesures que lui dicte la prudence; par contre, vous comprendrez que le Comité et chaque député puissent s'intéresser au maintien de l'emploi. Pourriez-vous indiquer au Comité si le National-Canadien a dressé des plans d'expansion qui pourraient fournir un autre emploi à ceux que vos frais d'exploitation ou vos résultats d'exploitation vous obligent à mettre à pied?

M. GORDON: Oui et non. Nous ne nous sommes pas lancés dans un programme, mettons de travaux spéciaux en vue de soulager le chômage, mais vous verrez lorsque nous en viendrons au budget d'immobilisations que nous

n'avons pas réduit nos projets malgré la baisse du trafic. En d'autres mots, nous nous sentons justifiés de soumettre à votre approbation un budget d'immobilisations qui prend pour acquis que l'économie canadienne va vigoureusement de l'avant. Nous songeons à l'avenir et nous n'avons pas réduit nos immobilisations comme on pourrait le supposer à cause de la baisse du trafic. Nous nous en tenons à la normale en ce qui concerne les immobilisations que nous recommandons et cela est important. Cependant, nous réduisons très nettement nos dépenses ou du moins cherchons à les réduire en fonction de la baisse du trafic. Il saute aux yeux que, si nous n'avons pas de trafic, il serait insensé d'employer des équipes et de faire circuler des trains inutilement. Il s'en suit donc que, s'il n'y a pas de trafic, il n'y a pas d'emplois, et c'est à cela que tiennent les grandes coupes que nous pratiquons dans notre dépense.

M. FULTON: Me diriez-vous si les mises à pied, qui ont naturellement donné lieu à une juste inquiétude, résultent d'une mécanisation accrue ou d'un trafic déclinant ou des deux à la fois?

M. GORDON: Des deux. La récente mise à pied serait davantage due, je crois, à la baisse du trafic, mais il y a qu'à mesure que nous employons les locomotives diesel et que nous consacrons plus de capitaux aux outils mécaniques, et le reste, la part de la main-d'œuvre dans la dépense du chemin de fer diminue. Cela est inévitable si nous ne voulons pas nous exposer à un déficit très considérable.

Le PRÉSIDENT: M. Weaver, je crois, est le suivant.

M. WEAVER: Je voulais demander à M. Gordon quel est le chiffre relatif des économies réalisées grâce à la fermeture d'un certain nombre de stations dans l'Ouest canadien, particulièrement au Manitoba?

M. GORDON: Quelles épargnes nous réalisons en fermant des stations?

M. WEAVER: Oui. La fermeture de ces stations vous vaut-elle une économie assez considérable de frais d'entretien?

M. GORDON: Le chiffre devrait en varier considérablement. A y penser, je ne crois pas que nous ayons fermé des stations au Manitoba. Si vous voulez bien m'indiquer les endroits auxquels vous songez, je serai heureux de faire étudier la question.

M. WEAVER: Je crois qu'une station a été fermée à Grosse-Île.

M. GORDON: Tout dépend du genre de station. Lorsqu'une station en arrive au point où nous sommes justifiés de l'abandonner, il est fort possible qu'il n'y ait plus alors qu'un seul employé et nous estimons que les frais doivent varier de \$5,000 à \$7,000 par année. Est-ce là ce à quoi vous songez?

M. WEAVER: Oui.

M. MACDONNELL: A la page 6, ce matin, au sujet de la baisse du tonnage de toute l'année 1953, vous avez dit en donnant lecture du rapport:

"La diminution du tonnage au cours de l'année s'explique surtout par la réduction dans le bois de pulpe, le charbon, le grain et les produits du grain transportés". En est-il encore ainsi?

M. GORDON: Oui, c'est surtout les mêmes produits que la baisse continue d'atteindre.

M. MACDONNELL: Il n'est pas de produits qu'elle atteint considérablement?

M. GORDON: La situation ne présente rien de particulièrement nouveau, sauf que depuis un couple de mois les produits manufacturés sont plus en baisse que l'an dernier. En général, la situation est passablement la même. Comme je l'ai dit ce matin, nous croyons avoir entrevu un tournant il y a une semaine environ mais il n'est pas suffisamment marqué pour que je puisse encore me prononcer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hahn, maintenant.

M. HAHN: Je considère que la question qu'on a soulevée il y a un moment est très importante d'autant plus que les gros acheteurs, comme le National-Canadien, influent profondément sur l'activité industrielle de la nation. Je me demandais si vous ne constatez pas que les soumissions des industriels canadiens sont probablement juste un peu plus élevées qu'autrefois et qu'elles ont atteint un point où les industriels canadiens se ferment peu à peu le marché. En est-il ainsi des soumissions américaines ou autres, comme les soumissions britanniques ou hollandaises?

M. GORDON: Il en est ainsi en effet, mais si vous voulez parler de contrats particuliers à l'égard d'un ouvrage de construction comme un pont, un immeuble, et le reste, les prix qui nous sont demandés sont plutôt inférieurs aux prix estimatifs établis par nos propres techniciens. Les frais sont sensiblement coupés sous ce rapport, mais je ne saurais vous répondre si vous cherchez à en trouver la cause dans le grand méli-mélo des fournitures et approvisionnements. Je ne pourrais que déclarer qu'il me semble qu'à peu près le même pourcentage de commandes est confié aux fournisseurs canadiens, mais voilà qu'ici je me trouve en difficulté parce qu'il nous est difficile d'identifier les seuls fournisseurs canadiens puisqu'il existe beaucoup de maisons qui portent un nom canadien mais dont la direction est américaine ou étrangère.

M. CHURCHILL: Quel est le pourcentage? Est-il grand ou petit?

M. GORDON: Encore une fois, il s'agit simplement d'une estimation, mais j'imagine qu'il est d'environ 50 p. 100. S'il était possible de découvrir l'origine exacte, c'est-à-dire les États-Unis ou le Canada, des fournitures et approvisionnements que nous achetons, je crois que le pourcentage serait d'environ 50 p. 100.

M. MACDONNELL: Vous ne commandez rien du tout en Europe?

M. GORDON: Oui, nous passons des commandes en Europe, mais elles sont comparativement petites.

M. MACDONNELL: Les Européens ont-ils soumissionné pour de grands contrats de travaux de génie?

M. GORDON: Non, nous avons reçu quelques demandes du Royaume-Uni et nos achats, faibles au début, y vont augmentant.

M. HAHN: S'agirait-il surtout d'achats d'acier?

M. GORDON: Je me demande si vous pourriez nous le dire, monsieur Dingle?

M. DINGLE: De l'acier, quelques outils et de la machinerie.

M. GORDON: Surtout des outils et de la machinerie d'atelier, et le reste, ainsi que quelques produits d'acier, mais le total en est encore relativement petit.

M. HAHN: Quel est le pourcentage en ce qui concerne les soumissions venues du Royaume-Uni? Le pourcentage des augmentations s'élèverait-il jusqu'à 10 p. 100?

M. GORDON: Je n'oserais pas répondre au pied levé. Il me faudrait étudier la situation plus attentivement parce que quand nous mettons de la machinerie d'atelier, par exemple, en adjudication, nous exigeons qu'on réponde à certaines prescriptions. En certains cas, le Royaume-Uni peut y répondre mieux que le Canada et parfois c'est le Canada qui le peut mieux. Aussi notre décision ne se fonde pas toujours sur le prix. C'est la marche de la machine qui peut être le facteur décisif quand nous recevons des offres venant du marché canadien et du marché britannique. Je crois qu'il serait très difficile d'établir qu'il existe un rapport proportionnel en ce qui concerne les prix parce que nous obtenons rarement des genres de machines exactement comparables.

M. HAHN: Iriez-vous jusqu'à dire que les matrices et les outils coulés au Canada ne sont pas tout à fait à l'égal des produits de l'Angleterre?

M. GORDON: Je n'oserais pas me prononcer là-dessus, car cela pourrait nuire aux deux parties.

M. GILLIS: Et qu'en est-il de vos importations de charbon américain?

M. GORDON: Nos importations de charbon?

M. GILLIS: Oui. En 1951, vous en avez importé plus de 4 millions de tonnes et en 1952, 3,037,000. Combien en avez-vous importé en 1953?

M. GORDON: Vous voulez le chiffre des achats?

M. GILLIS: Des achats.

M. GORDON: Nous avons acheté des États-Unis pour nous en servir au Canada un total de 3,030,401 tonnes de charbon, au prix de \$27,841,561. En 1952, nous en avons acheté 3,692,527 tonnes au prix de \$35,663,541, soit une diminution d'environ 8 millions.

M. GILLIS: Les achats baissent donc un peu.

M. GORDON: De fait, notre programme de mise en service de locomotives diesel atteint beaucoup plus le charbon extrait aux États-Unis parce que le charbon américain pénètre au pays là où notre programme exerce le plus de répercussions.

M. GILLIS: Ces chiffres sont difficiles à comprendre dans un pays où l'industrie du charbon décline au point de disparaître presque complètement et où il y a un tel marché pour le pétrole.

M. GORDON: Je vous l'ai dit déjà, et je suis heureux de le répéter, il s'agit uniquement d'une affaire de prix. Si les mines canadiennes peuvent extraire du charbon au prix courant, nous serons heureux de le payer, mais si nous achetons du charbon ou un autre produit à un prix supérieur au prix courant, nous devenons alors un organisme qui verse des subventions et cela ne nous incombe pas. Cela incombe au Parlement.

M. MACDONNELL: Quel est le droit de douane perçu sur le charbon américain?

M. GORDON: Je devrais savoir ce qu'il est.

M. MACDONNELL: Il était autrefois de 50c.

M. GORDON: Il semble être de 50c. dans chaque cas.

M. MACDONNELL: Ce charbon fait-il l'objet d'un *draw-back* dans le cas des manufacturiers qui le réexportent, mais non pas dans le cas du National-Canadien?

M. GORDON: Je ne sais pas que les chemins de fer touchent un *draw-back*. Nous n'en bénéficierons pas parce que nous consommons le charbon au Canada.
Le PRÉSIDENT: M. Holowach, maintenant.

M. HOLOWACH: Monsieur Gordon, avez-vous le chiffre des achats de charbon albertain en 1953?

M. GORDON: Oui. Connaissez-vous les noms des mines albertaines? Je possède des chiffres, mais je ne suis pas tout à fait certain si ces mines sont toutes situées en Alberta. En 1953, nous avons acheté dans l'Ouest canadien 759,000 tonnes de charbon.

M. HAHN: Et cette année?

M. GORDON: Vous voulez dire comparativement aux 797,200 tonnes de 1952? Les achats seraient considérablement réduits cette année.

M. HAHN: Le charbon de la Colombie-Britannique provenant du Nid-du-Corbeau est-il inclus aussi?

M. GORDON: Il s'agit là du Pacifique-Canadien et nous n'employons pas de charbon provenant du Nid-du-Corbeau.

M. MACDONNELL: Comment cela se compare-t-il avec le chiffre des provinces Maritimes?

M. GORDON: L'an dernier le total du charbon que nous ont expédié les provinces Maritimes a été de 758,278 tonnes, soit à peu près autant que l'Ouest canadien.

M. HAHN: Quel pourcentage de réduction prévoyez-vous cette année quant au charbon de l'Ouest?

M. GORDON: Cela dépend des dispositions prises par le gouvernement au sujet de la subvention cette année. Indépendamment de cela, cependant, nos achats dans l'Ouest diminuent très rapidement parce que nous nous tournons vers le pétrole. Nos besoins estimatifs de cette année sont aussi compliqués du fait que nous nous occupons de réduire nos stocks de charbon qui sont trop élevés. Le total des achats serait peut-être ramené à 400,000 tonnes, mais tout dépend des dispositions relatives à la subvention.

M. HAHN: Quel pourcentage de votre matériel entendez-vous transformer en matériel diesel cette année dans l'Ouest?

M. GORDON: Il s'agit en réalité d'une transformation en matériel chauffé au pétrole dans l'Ouest et il se fera très peu de transformation en matériel diesel. Nous avons transformé quelques 90 locomotives l'an dernier et nous projetons d'en transformer 92 autres cette année.

M. HAHN: Quelle partie de tout votre matériel cela constituerait-il?

M. GORDON: Nous nous attendons à . . .

M. HAHN: Monsieur le président, je crois que la réponse à ma question se trouve à la page 12, un peu plus loin, sous "Revue de l'exploitation", à l'article "Accomplissements".

M. GORDON: La page 12 mentionne la quantité de matériel transformé, mais je ne crois pas qu'elle indique le matériel qu'il reste à transformer. Il y a 92 locomotives à transformer en 1954. et je devrais connaître le reste des locomotives à transformer. Je le regrette, je ne crois pas en connaître le nombre, mais je vais m'en informer à votre intention.

M. GILLIS: Quel est votre programme en ce qui concerne la traction diesel à l'est de Montréal cette année?

M. GORDON: Il s'agit d'un programme quinquennal que nous vous avons exposé il y a deux ou trois ans. Nous avons mis 110 locomotives diesel en service, je crois, l'an dernier. Je ne puis que vous donner une estimation approximative, parce qu'il s'agit d'une partie d'un programme quinquennal que nous ne réalisons pas nécessairement chaque année, mais les projets de 1954 prévoient la commande de 179 locomotives diesel. Les locomotives destinées à la région de l'Atlantique comprennent 14 locomotives routières de manœuvre et 12 locomotives de train de voyageurs. En outre, on doit encore nous livrer sept locomotives de manœuvre commandées l'année précédente.

M. MURPHY (*Westmorland*): Le programme s'est-il exécuté plus rapidement dans la région de l'Atlantique que, mettons, dans les régions du Centre et de l'Ouest? En d'autres mots, la traction diesel a-t-elle été adoptée plus rapidement chez nous?

Le PRÉSIDENT: Je crois que votre question devrait intervenir à l'article "Accomplissements".

M. MURPHY (*Westmorland*): C'est là que j'entendais la poser, mais le sujet auquel elle se rapporte est maintenant en discussion.

M. GORDON: Notre programme n'en est pas un régional, voilà la réponse. Il se fonde sur les services à exécuter par les locomotives servant au transport des marchandises, au transport des voyageurs, à la manœuvre, et le reste. En général, nous avons fait porter la première partie de notre programme sur les points où nous pouvons obtenir le plus d'avantages, de sorte que nous obtenons un mélange variable de locomotives à vapeur et de locomotives diesel dans différentes régions. Les répercussions générales du programme ont été un peu moindres dans l'Est que dans le Centre pour la raison évidente que le trafic est beaucoup plus dense que dans les provinces Maritimes.

M. MURRAY (*Westmorland*): Le programme s'y est exécuté moins rapidement?

M. GORDON: Un peu moins.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à l'article "Ententes avec les syndicats"? Nous sommes en train de nous éloigner un peu de notre propos.

M. FULTON: Je voudrais, à un autre moment, poser quelques questions au sujet des locomotives diesel.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous devriez le faire à l'article "Accomplissements" où il est question de l'adoption de la traction diesel. Nous ferons plus de progrès si nous nous en tenons au sujet mis en délibération.

M. KNIGHT: J'ai une question à poser. Si vous voulez bien m'indiquer où elle doit intervenir, je n'insisterai pas. Je voudrais obtenir un renseignement au sujet des frais et des recettes d'exploitation du service des wagons-restaurants.

Le PRÉSIDENT: Il en sera question plus loin.

M. KNIGHT: Pourriez-vous m'indiquer à quel endroit.

L'hon. M. CHEVRIER: A l'article "Hôtels".

M. KNIGHT: Je ne crois pas qu'il soit question des wagons-restaurants à l'article "Hôtels".

M. HAHN: A l'article "Wagons et voitures" de la "Revue de l'exploitation".

Le PRÉSIDENT: Cela est mieux. "Wagons et voitures". Nous pouvons aborder cet article. Pouvons-nous étudier l'article "Ententes avec les syndicats" dès maintenant et passer ensuite à l'autre question?

M. POULIOT: Non. On nous a parlé du charbon et il est facile d'établir les achats de charbon aux États-Unis et au Canada en divisant le total des sommes payées par la quantité de charbon acheté, c'est-à-dire le nombre de tonnes. Ne pourrais-je obtenir quelques renseignements au sujet du charbon de bois? Je voudrais savoir de qui est acheté le charbon de bois.

M. GORDON: Il me faudra aller aux renseignements. Je n'avais pas prévu cette question.

M. POULIOT: Voici pourquoi j'ai posé la question. Il y a des gens qui fabriquent du charbon de bois dans mon comté. Des soumissions ont été demandées à l'égard du charbon de bois et il a été impossible de savoir le prix de la soumission qui l'a emporté. Nous sommes ici pour vous interroger et je suis très curieux de savoir le prix payé pour le charbon de bois afin que les concurrents aient la chance de demander un prix qui sera accepté.

M. GORDON: Monsieur Pouliot, le Comité, je crois, a nettement établi pour pratique que le National-Canadien n'est pas tenu de divulguer les prix auxquels il achète ses fournitures par voie d'adjudication. Cela serait manifestement injuste envers les soumissionnaires, et il ne nous serait plus possible d'obtenir différents prix. Le National-Canadien donne à tous ceux qui s'occupent de la vente du charbon de bois l'occasion de nous soumettre un prix et, règle générale, le National-Canadien accepte le prix le moins élevé. Voilà ce qu'il en est.

M. POULIOT: Qu'en est-il des piquets de clôture?

M. GORDON: Cela vaut pour toutes les fournitures de ce genre: traverses, poteaux de clôture, et toutes les fournitures à l'égard desquelles nous invitons les gens à soumissionner. Tous savent qu'il est d'usage de soumissionner et que, en général, nous acceptons la plus basse soumission, mais nous ne divulguons pas la gamme des prix qui nous sont soumis; ce serait injuste à l'endroit des soumissionnaires et ne permettrait pas au National-Canadien de faire affaires de façon satisfaisante et d'obtenir les articles dont il a besoin. Toutes les soumissions sont toujours tenues pour confidentielles.

M. POULIOT: Quelle différence cela fait-il? L'adjudicataire est supposé être le plus bas soumissionnaire. Les autres qui ont soumis un prix plus élevé n'ont pas l'entreprise, et l'on ne peut pas leur dire que leur concurrent a obtenu l'entreprise parce que sa soumission était inférieure de tant à la leur.

M. GORDON: On violerait peut-être la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Le moyen de maintenir la concurrence, c'est de ne pas révéler l'offre des concurrents.

M. POULIOT: Nous avons les renseignements au sujet du charbon dur, pour quoi ne les aurions-nous pas à l'égard de . . .

M. GORDON: Je vous demande pardon. Je n'ai pas indiqué de chiffres relatifs au prix demandé par chacun des fournisseurs de charbon. Tout ce que j'ai indiqué, ce sont des renseignements généraux au sujet du prix du charbon à la mine. Il y a 14 ou 15 différentes compagnies qui nous font des prix à l'égard du charbon et je n'ai divulgué le nom d'aucun fournisseur particulier.

M. POULIOT: Je le répète, il est très facile de calculer le prix moyen du charbon acheté au Canada et le prix moyen du charbon acheté aux États-Unis. On nous soumet un prix de \$17 à l'égard du charbon canadien et vous avez dit ce matin que le prix du charbon acheté aux États-Unis était de \$3 ou \$4. Ces chiffres nous donnent une idée, et je voudrais connaître le prix moyen du charbon de bois.

M. GORDON: Acheté pour l'ensemble du réseau?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Il se peut fort bien que la difficulté dans ce cas-ci soit qu'il n'y a qu'un seul fournisseur; vous obtiendrez ainsi indirectement ce que vous ne pouvez obtenir directement. Le prix du charbon américain embrasse une douzaine de qualités ou de mélanges et le prix moyen ne dit rien au fournisseur qui nous fait une offre à cause de la vaste gamme de prix et de qualités. Je n'hésite pas à fournir ces renseignements parce qu'ils ne visent pas un fournisseur en particulier. Quant au charbon de bois, je crois que les renseignements viseraient un fournisseur particulier. Si les fournisseurs sont nombreux, je ne vois pas d'objection à mentionner le prix moyen.

M. POULIOT: Pourquoi jugez-vous inconvenant de demander le renseignement au sujet du charbon de bois et des poteaux de clôture?

M. GORDON: Je ne trouve inconvenant que de demander des renseignements au sujet d'un particulier. Je me trouverais à divulguer des renseignements que serait curieux de connaître son concurrent et notre seule façon de maintenir la concurrence c'est de maintenir les soumissions sur un pied de concurrence. Chacun fait ses calculs et s'efforce de faire l'offre la plus basse.

M. POULIOT: Le fournisseur, qui habite le comté de Portneuf, fait parvenir ses soumissions mais sans succès.

M. GORDON: C'est une affaire de prix.

M. POULIOT: Je ne trouve pas la chose inconvenante parce que nous sommes ici afin d'obtenir des renseignements. Les gros chiffres, nous les obtenons, mais nous ne pouvons obtenir les petits.

M. HOLLOWACH: Au sujet des ententes avec les syndicats, je me demande si M. Gordon voudrait bien nous fournir quelques renseignements sur ce que, m'a-t-on dit, est la cause de force conflits entre les employés, principalement dans les hôtels, soit le régime de l'équipe divisée. Sauf erreur, on a à différentes reprises réclamé et protesté auprès de la compagnie à laquelle on a signalé l'iniquité de la situation. Je me demande si la compagnie envisageait des mesures en vue d'éliminer certaines des conséquences qui en résultent?

M. GORDON: Je ne pourrais guère traiter dans le détail le nombre énorme des questions qui viennent en discussion au sujet des ententes avec les syndicats. Nous avons passé quelques 180 ententes relatives aux salaires et cha-

cune renferme des centaines de clauses différentes touchant les relations avec les employés; je ne connais pas bien ce conflit au sujet du régime de l'équipe divisée, si vraiment il y en a un, mais j'irai aux renseignements si vous voulez bien m'indiquer l'objet exact de votre question.

M. HOLOWACH: On m'a dit que le personnel de l'hôtel Macdonald d'Edmonton s'emploie depuis quelque temps à signaler l'injustice qui résulte du régime.

M. GORDON: On y voit peut-être une injustice, mais des négociations sont constamment en cours. Il y a discussion continuelle de divergences d'opinions et je ne me croirais vraiment pas compétent pour en piger une dans tout ce fouillis et en parler. C'est aux représentants du syndicat et à la direction qu'il incombe de s'occuper de ces négociations.

M. HOLOWACH: Je croyais que vous voudriez formuler une déclaration à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est: "Impôts, locations et autres comptes de revenu".

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Hôtels". A-t-on des questions à poser au sujet des hôtels?

M. MACDONNELL: Ne pourriez-vous pas dire un mot au sujet du matériel mentionné au paragraphe 30:

A cause de notre plus fort inventaire de wagons de marchandises, le loyer net payé en 1953 pour l'usage de matériel étranger a été réduit . . .

Ne voudriez-vous pas dire un mot au sujet de votre objectif en matière de matériel?

M. GORDON: A la page 36 figure l'inventaire du matériel. Y sont mentionnés les genres de matériel mis en service durant l'année ainsi que le matériel réformé et le reste. Vous verrez à la colonne "Matériel pour marchandises" que nous avons fort accru notre stock de wagons-trémies, de wagons-tombereaux, de wagons à ballast et de wagons frigorifiques. Il existe un grand besoin de ce genre de matériel et nous visons, quand nous examinons la composition de notre trafic, à fournir le matériel roulant qui répondra aux besoins du trafic sans que nous ayons à emprunter le matériel américain. A cause des trains qui circulent entre les deux pays, nous avons en tous temps des wagons aux États-Unis et il est des wagons américains qui se trouvent constamment sur nos voies. Nous avons constaté à la longue que nous sommes à court de certains genres de wagons. Notre objectif est de combler cette insuffisance et, ainsi, d'épargner sur la location de ces wagons.

M. MACDONNELL: En coûte-t-il moins de posséder des wagons que d'en louer?

M. GORDON: Oui, je le crois. Tout dépend du volume du trafic, mais si nous sommes judicieux dans l'achat de l'équipement et que nous pouvons pleinement utiliser ce matériel, nous y gagnons à posséder ce matériel plutôt qu'à le louer.

M. HAHN: Comment se comparent les droits de magasinage et le loyer des wagons?

M. GORDON: Je ne vois pas bien quel rapport a la question. Je pourrais vous indiquer quels sont les droits de magasinage que nous avons payés cette année en comparaison de l'an dernier, mais je ne crois que la question ait quel que rapport avec la location des wagons.

M. HAHN: Je vous remercie. La question surgira plus tard.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser au sujet des hôtels?

M. POULIOT: Un moment s'il vous plaît, avant de passer à cet article. M. Gordon a dit que les chemins de fer utilisent moins de charbon maintenant. Achètent-ils plus de pétrole?

M. GORDON: Oui, nous achetons plus de pétrole maintenant à mesure que nous adaptons nos locomotives au pétrole.

M. POULIOT: Cela me paraissait évident, mais je voulais que le président du National-Canadien le confirmât.

M. GORDON: Très bien.

M. POULIOT: Maintenant monsieur Gordon, la page 36 du rapport annuel mentionne trois locomotives diesel. Quel est le prix de chacune?

M. GORDON: Je regrette de vous désappointer, monsieur Pouliot, mais je dois demander l'appui du Comité afin que je ne sois pas tenu de mentionner le prix de chacune. Je puis vous donner un prix approximatif, mais je ne devrais pas vous donner le prix exact parce que, encore une fois, il s'agit d'un prix qui résulte du jeu normal de la concurrence. Cependant, si un prix approximatif suffit, je n'hésiterai à vous l'indiquer.

M. POULIOT: Cela me suffira, si vous ne pouvez faire plus.

M. GORDON: A quel genre particulier de locomotive songez-vous?

M. POULIOT: La page 36 mentionne trois locomotives électriques.

M. GORDON: Je n'en vois pas trois.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit de celles-ci.

M. GORDON: Les locomotives de ligne?

M. POULIOT: Il existe quatre genres de locomotives.

M. GORDON: Il s'agit d'un prix approximatif et encore une fois, qu'il soit bien compris qu'il existe divers genres de locomotives diesel-électriques. Il y a la locomotive de 660 h.p. qui coûte environ,—il s'agit d'un chiffre très approximatif,—\$110,000. La locomotive diesel de manœuvre de 800 h.p. coûte environ \$120,000. Une locomotive de manœuvre de 1,000 h.p. revient à environ \$125,000. La locomotive de manœuvre sur ligne de 1,200 h.p. coûte autour de \$150,000.

M. POULIOT: J'ai communiqué avec la *Montreal Locomotive Works* qui m'a fait parvenir une brochure au sujet des locomotives diesel. Voici la lettre que j'ai ensuite écrite à la société:

OTTAWA 9 janvier 1954.

Montreal Locomotive Works, Limited,
Case postale 1030, succursale "B",
Montréal (P. Q.)

Messieurs,

J'ai reçu votre brochure dans laquelle vous mentionnez que, grâce à vos recherches et à vos travaux techniques, le mécanicien de la locomotive diesel-électrique moderne n'est plus exposé au froid intense des hivers canadiens. A 50 degrés sous zéro, il est confortable dans l'abri calorifugé; et se sent aussi au chaud que dans sa propre maison.

Voudriez-vous m'indiquer, s'il vous plaît, si vos locomotives diesel-électriques peuvent fournir la chaleur requise aux trains de voyageurs et, le cas échéant, à combien de wagons?

Je vous offre les souhaits de la saison.

Sincèrement à vous,
Jean-François Pouliot.

Voici la réponse que m'a fait parvenir M. Stephen G. Harwood, gérant des ventes de la *Montreal Locomotive Works*:

22 janvier 1954.

Cher monsieur

Je vous écris en réponse à votre lettre du 9 janvier au sujet du chauffage des trains de voyageurs par les locomotives diesel.

Les locomotives diesel peuvent être équipées de chaudières à vapeur afin de fournir de la chaleur aux trains de voyageurs. Il en existe de différentes grosseurs qui sont employées selon la quantité de chaleur à fournir à tel nombre de wagons.

Notre compagnie et d'autres fabricants canadiens de locomotives diesel ont équipé les locomotives diesel de chaudières à vapeur pour les fins du service des voyageurs.

Je vous prie de croire à mes sentiments distingués,

Le gérant des ventes,
STEPHEN G. HARWOOD.

Dites-moi, monsieur, cela est-il pratique?

M. GORDON: La question du chauffage des wagons de voyageurs à partir de la locomotive diesel est très simple. Il faut installer dans la locomotive un appareil de chauffage auxiliaire alimenté d'habitude au pétrole. En d'autres mots, il faut installer une chaudière distincte chauffée au pétrole pour transformer l'eau en vapeur, laquelle est canalisée d'un bout à l'autre du train. Le chauffage de l'appareil se fait indépendamment de la locomotive.

M. POULIOT: Oui, en effet, j'ai vu l'appareil à l'arrière de la locomotive.

M. GORDON: Le fonctionnement de la locomotive diesel-électrique n'a rien à voir avec le chauffage des trains. On installe à l'intérieur de l'abri un appareil de chauffage tout à fait séparé et distinct du corps principal de la locomotive.

M. POULIOT: Cet appareil sert à chauffer l'abri?

M. GORDON: A chauffer le train.

M. POULIOT: Et à permettre aux voyageurs d'être au chaud et confortables. Quant aux trains de voyageurs, il y a une autre question importante, celle de la dimension du tender qui est supposé chauffer le train. J'ai vu chauffer la locomotive et l'appareil ou machine à l'arrière de la locomotive était à peu près de la dimension d'un tender?

M. GORDON: Il s'agit du vieil appareil. Le problème que pose la locomotive diesel-électrique en ce qui concerne les trains de voyageurs c'est que la locomotive même ne produit pas de chaleur. La locomotive à vapeur produit de la chaleur comme sous-produit et le train est chauffé à la vapeur. Quand sont apparues les locomotives diesel, on a d'abord réglé le problème à l'aide d'une unité séparée qui constituait une chaudière chauffée séparément. Le perfectionnement de la locomotive diesel-électrique a amené l'installation de l'appareil de chauffage dans l'abri même de la locomotive. Il existe quelques vieux modèles de locomotives diesel auxquelles est attelé un wagon supplémentaire qui constitue l'unité de chauffage, mais les modèles plus récents sont conçus de façon que l'appareil de chauffage soit installé dans l'abri.

M. POULIOT: Combien coûte l'appareil servant à chauffer un train de sept wagons?

M. GORDON: Le chiffre n'en est pas donné séparément. Les prix que je vous ai mentionnés visent, dans tous les cas, la locomotive diesel-électrique complète livrée aux chemins de fer.

M. POULIOT: Vous rappelez-vous, monsieur Gordon, que je vous a parlé de l'énergie atomique il y a deux ou trois ans?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Et la recherche a progressé depuis?

M. GORDON: Nous la surveillons de très près. L'application de l'énergie atomique est encore fort théorique et nous sommes bien convaincus que le problème de son adaptation aux locomotives est loin d'être résolu. La difficulté consiste, naturellement, dans l'élément de sécurité que pose, entre autres, l'énergie atomique. Il sera très difficile de construire un réacteur atomique sûr. Un appareil fixe est relativement facile à rendre sûr. Mais il est presque impossible d'assurer la sécurité de fonctionnement d'un réacteur atomique installé dans une locomotive. Advenant un tamponnement intéressant une locomotive atomique, il se produirait peut-être une fission atomique qui aurait de très graves conséquences. Il est exact qu'on a utilisé l'énergie atomique dans le cas des sous-marins, mais le danger n'y est pas aussi grand parce que le sous-marin évolue sous la mer et les problèmes qui se posent ne sont guère les mêmes. Quoi qu'il en soit, le problème de l'emploi de l'énergie atomique dans les locomotives est, autant que je puisse le déterminer, très loin d'être résolu à l'heure actuelle, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Vous avez fait un très joli discours au sujet de l'énergie atomique.

M. GORDON: Je vous demande pardon.

M. POULIOT: J'ai dit que vous avez fait un excellent discours au sujet de l'énergie atomique.

M. GORDON: Non. Le seul commentaire que j'ai fait dans tout mon discours consiste en une seule phrase parmi je ne sais combien d'autres. J'ai dit que nous n'étions pas liés à un genre particulier de force motrice et que le jour viendra peut-être où l'on verra des perfectionnements, y compris celui de l'énergie atomique. Voilà les seuls mots que j'ai prononcés au sujet de l'énergie atomique.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous ne pourrions pas revenir au rapport.

M. POULIOT: Voici une coupure de la *Gazette* de Montréal, numéro du 13 novembre, où l'on rapporte en résumé le discours prononcé à Montréal par M. Moffat.

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Voici ce qu'il dit:

La locomotive diesel constitue l'un des progrès technologiques des plus importants de l'histoire des chemins de fer, a déclaré hier soir à la succursale de Montréal de l'*Engineering Institute of Canada*, M. W. P. Moffat, ingénieur des transports, du National-Canadien.

M. Moffat, dont le sujet était "Le rôle de la locomotive diesel-électrique dans le service ferroviaire", a déclaré que les chemins de fer cherchent la réponse à la question de savoir combien rapidement et dans quelle mesure ils doivent remplacer les locomotives à vapeur par les locomotives diesel.

La réponse, a-t-il dit, dépend de la rapidité avec laquelle nous comptons que l'économie de frais d'exploitation pourra amortir le coût de la locomotive diesel. L'élément principal qui favorise la locomotive à vapeur c'est le coût initial élevé de la diesel qui varie de \$100,000 à \$250,000, suivant les dimensions et le genre.

Voilà un chiffre beaucoup plus élevé que celui que vous avez mentionné, monsieur Gordon.

M. GORDON: Il a dit: "Suivant les dimensions et le genre."

M. POULIOT: Mais vous n'avez pas mentionné \$250,000.

M. GORDON: Cela dépend du nombre d'unités. Il faut songer que la locomotive diesel-électrique comprend des unités. On peut réunir deux unités et doubler le coût. Je vous ai mentionné le coût d'unités simples.

M. Pouliot:

Des éléments, comme l'économie de combustible, contrabalaçant le coût initial élevé de la diesel.

Les frais de combustible de la diesel varient depuis un tiers à une demie de ceux de la locomotive à vapeur. Il y a aussi la disponibilité plus grande de la diesel qui réduit le nombre de locomotives requises. Les diesel de ligne devraient en moyenne être disponibles dans la proportion d'environ 85 p. 100, tandis que les diesel de manœuvre devraient l'être dans la proportion de 90 p. 100 ou plus. Les locomotives à vapeur atteignent rarement une disponibilité supérieure à 65 p. 100.

La diesel permet une réduction de 25 p. 100 des frais de réparation et d'environ 30 p. 100 des frais d'entretien.

Je tenais à consigner ces renseignements au compte rendu.

M. GORDON: Je suis heureux que M. Moffat convienne de tout ce que j'ai dit.

M. POULIOT: Il en est probablement ainsi. Autrement, on l'aurait congédié.

M. GORDON: Touché.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot, je crois que nous nous éloignons complètement du rapport. Il y a longtemps que nous écoutons cette discussion très intéressante au sujet de l'énergie atomique et le reste, mais nous sommes supposés nous occuper des hôtels. Il y aura plus tard un autre endroit du rapport où ces questions seront pertinentes, mais je ne vois pas pour le moment qu'elles se rattachent aux hôtels.

M. POULIOT: Je vous remercie du rayon d'espoir que vous m'avez donné. Ne pourrions-nous pas maintenant nous occuper des hôtels, s'il y a des questions à poser.

M. KNIGHT: Serait-il à propos que je traite la question du service des wagons-restaurants?

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question sera étudiée plus loin, à la page 12, à l'article "Wagons et voitures".

M. KNIGHT: Ce n'est pas le matériel qui m'intéresse, mais la dépense et la recette, et le reste.

Le PRÉSIDENT: Si M. Gordon le désire, je ne vois pas d'objection à ce que nous discutons la question à l'article "Hôtels".

M. KNIGHT: Monsieur le président, ma question porte directement sur le service des wagons-restaurants. Je me rappelle la discussion de l'an dernier à ce sujet. Vous vous souvenez que M. Gordon a signalé que nous perdions de l'argent à l'égard de chaque repas servi dans les wagons-restaurants; il s'agissait de savoir jusqu'à quel point on pouvait remédier à la situation. M. Gordon, je crois, a dit qu'il fallait y faire face mais qu'il ne lui incombait pas de subventionner les repas servis dans les wagons-restaurants. Le remède lui paraissait alors de continuer à appliquer le moyen qu'il avait déjà employé, c'est-à-dire de relever le prix des repas.

Outre ce moyen, je crois que M. Gordon a dit qu'on songeait à mettre en service un genre de wagon-buffet où les repas pourraient être servis à meilleur marché. Mon inquiétude porte entièrement sur ce sujet particulier parce qu'il deviendra plus important. C'est déjà une question d'importance énorme pour le public voyageur. Je voudrais savoir dans quelle mesure la situation s'est améliorée?

Selon moi, l'important en ce qui concerne le service des wagons-restaurants c'est le nombre des usagers. Dans un pays avant tout comme le nôtre, où il faut mettre cinq ou six jours et nuits pour le franchir, il est essentiel que les gens puissent se rendre aux wagons-restaurants en foule, non pas seulement les voyageurs de la première classe mais aussi les voyageurs de seconde classe. Qui suis-je donc pour donner des avis à M. Gordon? Si l'on pouvait éveiller dans le public autant d'enthousiasme pour le wagon-restaurant que les chemins de fer britanniques en ont soulevée au Royaume-Uni pour le thé de l'après-midi dans les wagons-restaurants, le problème serait réglé.

J'ai proposé l'an dernier la mise en service d'une voiture où l'on pourrait réduire la dépense, couper les frais très élevés de main-d'œuvre, diminuer les façons, servir un repas sans cérémonie et à prix uniforme et encourager tous les voyageurs à s'y rendre l'heure du repas venue. S'il est une chose dont j'ai honte quand je voyage dans nos trains, c'est de voir quelque pauvre femme qui monte avec trois ou quatre enfants à Halifax ou ailleurs et qui se rend au wagon-restaurant. J'en ai mal au cœur parfois; je ne puis pas leur payer leurs repas; on les voit scruter le menu et chercher un mets bon marché. La maman se contente ensuite peut-être de n'acheter que du lait pour ses enfants tandis qu'elle retournera à sa place sans avoir mangé. Je sais que cela ne dépend pas entièrement du chemin de fer, mais il me semble que quelque chose pourrait se faire. J'ai remarqué, à l'article "Hôtels", que les installations fixes vous ont permis de réaliser quelques bénéfices et que la dépense consacrée à ces installations a été un bon placement. J'ai en effet suggéré l'an dernier une sorte de wagon-buffet servant un repas uniforme. Voici une suggestion que m'a faite un homme qui a eu, à un certain titre, à fournir beaucoup d'approvisionnements aux chemins de fer: si nous ne pouvons pas servir des repas dans les trains, pourquoi n'en servirions-nous pas dans des installations fixes?

Ne serait-il pas pratique d'établir aux endroits où les trains doivent faire halte de toute façon durant vingt ou trente minutes, pour les fins de l'entretien ordinaire, des installations où, sur certaines lignes, on pourrait informer les gens qu'il y aura arrêt d'une demi-heure pour le dîner ou un arrêt de quarantecinq minutes pour le déjeuner ou quelque autre repas.

J'en arrive, vous en serez heureux, au terme de mon discours. Je voudrais savoir, cependant, quel succès a connu l'expérience que M. Gordon a faite des wagons-buffets? Je note à la page 36,—si "wagons-café" signifie wagons-buffets, et j'imagine qu'il en est ainsi,—qu'il y en avait vingt en service le 1^{er} janvier 1953, tandis qu'à la fin de l'année il n'y en avait plus que dix-neuf. Voilà qui est peu brillant. Combien de ces wagons-buffets ont été mis en service et quels en sont les résultats? Deuxièmement, le National-Canadien perd-il autant par repas que l'an dernier au moment où M. Gordon nous a fait rapport? Troisièmement, le nombre de repas servis a-t-il augmenté ou diminué au cours de la période? Je croyais à ce moment-là que M. Gordon allait tant exiger qu'il n'aurait plus de clients,—déjà même on lui avait fait perdre ses clients.—En a-t-il été ainsi en général? Je sais qu'il y a eu une baisse proportionnelle du trafic qui ne sera pas sans exercer ses répercussions, mais je suis certain qu'on peut en établir le pourcentage. Je dois demander votre indulgence, monsieur le président, si j'ai fait un petit discours, mais je crois que la question importe au plus haut point à la population du pays. Propriétaire du National-Canadien, la population devrait pouvoir manger dans les wagons et à prix raisonnable. Les seuls qui achètent des repas aujourd'hui,— et j'ai eu l'œil très ouvert,— sont ceux qui disposent d'un compte de dépenses, compte dont le public en général fait les frais de toute façon, ou encore ce sont les membres des forces armées qui, de bon droit, font payer leurs frais par le pays. Je crois, cependant, que la population du pays défraie la plupart des quelques repas qui sont consommés dans les wagons-restaurants aujourd'hui et que le grand public, qui

paie les taxes, se privent de manger jusqu'à l'arrivée à la maison. "Dieu merci, je suis enfin chez moi, et puis me procurer un repas à un prix raisonnable", se dit-on.

M. POULIOT: Le meilleur repas est le déjeuner.

M. KNIGHT: Je voudrais avoir quelques renseignements.

M. GORDON: Je crois pouvoir vous répondre de façon générale. Tout d'abord, je sais bien que non, mais on dirait que vous avez écouté ce qui s'est dit à une réunion du personnel du National-Canadien au sujet de ce même problème. Il n'y a pas un seul point que vous avez soulevé qui n'ait été discuté tant et plus par tous les intéressés du National-Canadien qui tiennent autant que quiconque à y trouver une solution. Nous avons fait beaucoup pour réduire les frais, mais, malheureusement, je dois avouer une fois de plus qu'à chaque mesure que nous avons adoptée nous avons reculé d'autant du fait des salaires. Nous avons commencé il y a deux ans et demi en réduisant d'environ \$850,000 les frais d'exploitation du service des wagons-restaurants, mais immédiatement nous avons perdu à peu près autant par suite des augmentations de salaire qu'ils nous a fallu verser. Voilà le point n° 1. En deuxième lieu, pour ce qui est du prix des repas, nous ne pouvons pas être responsables du prix des aliments que nous achetons. Il est impossible de s'y dérober. Les frais d'exploitation sont une autre question comme aussi le genre de service. La solution, je crois réside dans le wagon-buffet. Je songe à l'expérience que nous sommes presque prêts à tenter par l'emploi de wagons-dinettes. Le wagon-dinette fonctionnera presque sur le même pied qu'un bar de glaces et rafraîchissements. J'en ai ici une photographie. Nous avons commandé six de ces wagons, Ils coûtent cher et leur construction demande un an et demi à deux ans de travaux. Il faut donc y mettre le temps avant de lancer le programme. Ce genre de wagon devrait coûter environ \$250,000; aussi lorsque nous nous engageons à acheter des wagons, nous nous engageons à une forte dépense et encore n'en avons-nous que suffisamment pour en faire l'essai. Ce nouveau wagon vise à attirer une clientèle nombreuse et à encourager les voyageurs des voitures ordinaires à quitter leur place et à utiliser notre service de wagons-restaurants. Il nous faut en, particulier, nous renseigner davantage sur la question du personnel que cette innovation posera parce que nous espérons maintenir un service de repas presque continu et obtenir un fort achalandage grâce au prix peu élevé des repas. Nous avons beaucoup fait sous ce rapport. Nous avons étudié à fond la question des aliments gelés et j'ai pensé que nous aboutirions à quelque chose, mais nous avons constaté que les conditions d'exploitation et divers autres éléments ne permettaient pas de réaliser des économies. Nous avons pensé à supprimer le linge de table. On a réagi de façons fort diverses.

S'il est vrai, comme vous le dites, que ceux qui disposent d'un compte de dépenses n'hésitent pas à payer des prix plus élevés, ils ne le feront pas, cependant, à moins de trouver au wagon-restaurant linge de table et service d'hôtel. Nous avons donc décidé qu'il nous faudrait abandonner complètement cette idée, vu surtout la concurrence que nous font d'autres services de transport. Le problème n'est pas facile.

M. KNIGHT: Nous y gagnerions si moins d'argent était affecté au service.

M. GORDON: Oui, mais il faut se rappeler que le service des wagons-restaurants est un service et nos trains n'obtiendront pas la clientèle du voyageur qui recherche le luxe que s'il jouit du service qu'il désire. Nous avons consacré des fonds énormes dans des wagons-lits luxueux et celui qui utilise ces wagons exigent un service de wagon-restaurant. Vous pensez peut-être que le linge de table, les serviettes, les fleurs, et le reste sont choses tout à fait insensées; mais il n'en reste pas moins que ces articles sont nécessaires pour attirer la clientèle bien nantie. Nous devons vraiment nous demander jusqu'à quel

point nous pouvons nous permettre d'y perdre dans la recette du service des wagons-restaurants aux fins d'attirer le voyageur bien nanti dans nos trains. Si nous n'assurons pas un certain service, il n'utilisera pas nos trains.

M. MACDONNELL: Il n'utilisera pas du tout le train?

M. GORDON: C'est exact. D'autres sont prêts à lui fournir le service qu'il demande. Nous concurrençons non seulement le Pacifique-Canadien au Canada, mais nous concurrençons aussi les chemins de fer américains et, eux, ils fournissent le service. Si nous ne le faisons pas, nous prenons pour acquis que nous sommes un chemin de fer de troisième classe et le voyageur se détournera de nous. Je le répète, nous sommes très conscients de l'intéressante possibilité d'obtenir un trafic volumineux en attirant le voyageur des voitures ordinaires. Nous voyons la réponse au problème, mais aucun des wagons nouveaux ne sera prêt avant l'automne de cette année. Il faut un an et demi ou deux ans pour les construire et même là encore faudra-t-il voir quel accueil leur fera le public. Nous avons tout essayé, y compris, par exemple, les articles de table en plastique. Le fiasco a été complet et nous avons dû les supprimer. Le public n'en voulait pas de ces articles qui, d'ailleurs, ne résistaient pas aux manipulations auxquelles ils sont soumises dans le service des wagons-restaurants. Nous avons songé à des machines distributrices d'aliments et nous avons fait enquête auprès des compagnies américaines, mais le résultat net de nos efforts a été que les résultats financiers de notre réseau en 1953 ont abouti à une perte de \$1,028 contre \$1,012 en 1952. Le revenu moyen par repas en 1953 a été de \$1.68 et la dépense moyenne, de \$2.27. La perte moyenne par repas a donc été d'environ 60c.

M. KNIGHT: En 1953 ou 1952?

M. GORDON: En 1953, la perte par repas a été d'environ 60c. et 1952, de 55c.

M. KNIGHT: En d'autres mots, la situation financière empire? Vous avez sans doute étudié les méthodes européennes et britanniques. Je sais, naturellement, que la comparaison n'est pas juste parce que les vivres y sont tellement meilleur marché et la main-d'œuvre moins coûteuse, mais après tout on peut se faire servir un bon déjeuner à bord de l'avion au prix de 3 shillings, soit de 45c. en monnaie canadienne au taux actuel du change.

M. GORDON: Avez-vous jamais, en même temps, comparé leurs frais généraux de main-d'œuvre avec les nôtres?

M. KNIGHT: J'ai dit tout d'abord que la comparaison n'était pas juste, mais le repas ordinaire au prix d'environ 7 shillings et 6 pence est un bon repas de trois mets.

M. GORDON: En somme, vous mettez en contraste le niveau de vie au Royaume-Uni et au Canada. Je vous ferais remarquer qu'il n'est rien, sous ce chapitre particulier des frais de wagons-restaurants, qui soit hors de proportion à d'autres frais au Canada. Ne nous faisons pas illusion; nous sommes un pays où le niveau de vie est élevé. Il est bien d'autres domaines où nous ne sommes pas en mesure de faire la concurrence.

M. KNIGHT: Pour moi, si vous attiriez plus de clients, vous pourriez réduire vos frais généraux.

M. GORDON: J'en conviens parfaitement. C'est là ce que nous essayons de faire. Le problème consiste en ceci: si d'une part nous essayons de couper la dépense en réduisant le niveau du service, d'autre part nous éloignons le client.

M. KNIGHT: Est-ce là une supposition?

M. GORDON: Non. Le voyageur qui va de Montréal à Vancouver peut emprunter le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et un ou deux chemins de fer américains. Il dispose d'un compte de dépenses ou bien il est fortuné et il aime le confort. Trois choix s'offrent à lui. Si notre wagon n'offre pas le service de restaurant de luxe qu'il désire, il empruntera l'autre chemin de fer chaque fois.

M. MACDONNELL: Et cela vous évite une perte.

M. GORDON: Oui, mais la difficulté c'est que nous ne pouvons pas supprimer nos frais généraux. Le wagon se trouve inutilisé.

M. KNIGHT: A la lumière de l'étude que vous avez fait de la question l'an dernier, prévoyez-vous quelque amélioration?

M. GORDON: Oui. J'ai confiance en ces wagons-dinettes et je fonde aussi quelques espoirs sur une plus grande simplification du menu. Bien que les opinions des responsables des wagons-restaurants soient très partagées sur ce sujet, je crois que nous pouvons simplifier les repas et que le voyageur sera satisfait de deux menus au lieu de trois ou quatre. Mais, je le répète, il y a des gens qui ont grand appétit et à qui il faut leurs *steaks*.

M. KNIGHT: Voici la méthode utilisée en Angleterre. Un garçon s'amène avec un cabaret portant trois mets et vous demande si vous désirez du poisson ou des cotelettes. Voilà comment on y fait les choses.

M. GORDON: Je serais très heureux de vous remettre un exemplaire d'un document relatif à une étude indiquant pourquoi la méthode anglaise ne ferait pas l'affaire ici. Nous avons fait examiner et analyser la méthode par nos gens.

M. KNIGHT: Vous convenez qu'il s'agit d'un sujet très important?

M. GORDON: Oui. Une perte d'un million de dollars est toujours un sujet très important.

M. POULIOT: En France, on vous apporte dans les trains de jolis paniers.

M. GORDON: Oui, je les ai vus. J'ai voyagé dans les trains de France et je les ai enviés. Il faut dans toute comparaison tenir compte d'un bon nombre d'éléments. Les trajets sont relativement courts en France. Il n'y existe pas de trajets de quatre ou cinq jours ni de difficultés tenant aux variations extrêmes du climat ou d'autres éléments. La manipulation et la conservation des vivres constituent un gros mal de tête dans l'exploitation d'un train au Canada comparativement au Royaume-Uni et à la France. Il est très rare dans ces pays qu'un voyage de nuit ou d'une journée ne vous mène pas à destination. Voilà la raison pour laquelle il y a bien des choses qu'on y peut faire mais non au Canada à cause de nos conditions.

M. KNIGHT: Croyez-vous que l'idée d'un endroit où le train arrêterait et où les gens pourraient descendre et manger a du bon? Il en coûtera meilleur marché. Nous savons qu'on peut descendre du train à Winnipeg et prendre un repas au prix d'un dollar ou de 85c.

M. GORDON: Le problème qui se pose est celui de la pointe. Si nous établissons des installations en vue d'un arrêt de vingt minutes et que le personnel du restaurant travaille follement durant vingt minutes, les frais généraux nécessaires pour répondre aux besoins de cette affluence entraîneraient une perte importante pour l'ensemble de l'entreprise. En outre, nous luttons constamment contre le temps et bien qu'il puisse y avoir un arrêt de vingt minutes . . .

M. KNIGHT: Je ne parle pas en ce moment d'un endroit où la clientèle dépendrait du voyageur, mais d'un endroit comme ce restaurant de Winnipeg où l'affamé peut obtenir un repas de 85c. Ce restaurant est fort achalandé.

M. GORDON: Il existe quelques endroits comme celui-là.

M. MACLEAN: J'ai une question à poser. Il me semble que bon nombre de gens qui décident de faire un voyage d'une couple de jours établissent le prix de la place et de la couchette et y ajoutent le prix des repas. Le prix des repas semble être le facteur décisif. Devant la perspective d'avoir à payer peut-être six repas, on décide d'emprunter l'avion. Si un wagon-dinette pouvait être mis en service aux fins de fournir des repas meilleur marché, ne pourriez-vous pas reprendre une bonne partie de la clientèle que vous perdez actuellement au bénéfice des lignes aériennes?

M. GORDON: Nous l'espérons, mais nous ne le saurons pas tant que nous ne connaîtrons pas les résultats des dinettes. Nous étudions la question actuellement en vue d'établir les méthodes à adopter afin de nous permettre de faire bonne concurrence. Il faut tenir compte de la perte d'exploitation du wagon-restaurant, perte qui peut se justifier à cause du trafic qu'il nous vaut. Il nous faut décider la limite jusqu'où nous sommes prêts à aller afin d'attirer la clientèle bien payante. Si nous réussissions à adopter un régime fondé sur le billet "tout compris", je crois que nous pourrions alors nous tenir au moins sur un pied qui nous permette de faire une juste concurrence à l'avion et à l'autobus.

Le PRÉSIDENT: L'article "Hôtels" est-il adopté?

M. HOLOWACH: Monsieur Gordon, les journaux nous ont appris l'an dernier certains changements apportés à divers hôtels en ce qui concerne la direction du personnel. Quels sont les éléments qui régissent l'avancement du personnel ou sa réduction à un rang inférieur? Parmi les changements intervenus récemment, en est-il un qui soit de nature disciplinaire?

M. GORDON: De quelle nature?

M. HAHN: Disciplinaire.

M. HOLOWACH: Ces changements ont-ils été des avancements ou des réductions de rang?

M. GORDON: Tout dépend des circonstances. Si je puis m'exprimer ainsi, règle générale chacun des membres du personnel des hôtels bénéficie d'une entente passée avec les syndicats et postule un emploi qui lui est accordé suivant son ancienneté. Nous ne sommes pas libres de déplacer notre personnel ou de le faire avancer. Nous devons observer les ententes que nous avons passées avec les syndicats. L'employé irrégulier est promu ou réduit de rang, comme vous le dites, d'après ses services et selon le jugement de la direction à ce sujet.

M. POULIOT: Les repas, monsieur Gordon, doivent être monotones à cause de l'entêtement du maître d'hôtel qui voit aux vivres.

M. GORDON: Le maître d'hôtel n'est pas responsable du menu ni des aliments servis. C'est une question de surveillance qui dépend en premier lieu du surveillant du service des wagons-restaurants.

M. POULIOT: J'ignore qui en est responsable et la question est secondaire, mais comme vous avez dit que vous cherchiez à satisfaire vos clients, je vais vous raconter un fait d'expérience personnelle. Vous conviendrez que du fromage fondu constitue un mets bien frugal, j'entends du simple fromage fondu et sans apprêt. Me trouvant dans un train avec un de mes collègues, nous avons commandé du fromage fondu. "Impossible", dit le maître d'hôtel.—"Pourquoi"? demanda mon ami.—"Le cheddar est dur comme pierre, et je n'ai jamais commandé de fromage mou depuis 30 ans, c'est-à-dire depuis que je suis cheminot", répondit le maître d'hôtel. Quel entêtement! C'est lui qui commandait les vivres et il ne voulait pas de fromage mou. Il s'agissait d'un repas très frugal, mais nous n'avons pas pu nous le faire servir.

M. GORDON: Tout ce que je puis dire, monsieur Pouliot, c'est qu'il vous arrive des expériences les plus extraordinaires quand vous voyagez dans les trains. Chaque voyage doit être une aventure!

M. POULIOT: Monsieur Gordon, je cherche seulement à vous donner des renseignements exacts, et je vais vous en fournir d'autres plus tard, aussi.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Immobilisations".

M. HAHN: Monsieur le président, je voudrais auparavant savoir comment se compare le prix des repas du National-Canadien avec, mettons, ceux du *Great Northern* ou de l'*Union Pacific* aux États-Unis?

M. GORDON: Je puis vous obtenir cette comparaison. Je ne l'ai pas ici.

Si cela m'est permis, monsieur le président, je pourrais peut-être verser le renseignement que voici au compte rendu et tirer un point au clair. Jusqu'à la fin de 1953, 769 locomotives à vapeur étaient affectées à la région de l'Ouest; 329 se trouvaient déjà transformées en locomotives au pétrole à la fin de 1953. Un nombre additionnel de 92 doivent être transformées en 1954, ce qui fera un total de 421.

M. HAHN: Je vous remercie beaucoup, monsieur Gordon.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Immobilisations". A-t-on des questions à poser à ce sujet?

Adopté.

M. MACDONNELL: Non, monsieur le président, il y aurait un mot à dire à ce sujet, je crois.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Macdonnell.

M. Macdonnell:

36. Ainsi qu'il apparaît à la page 30, les dépenses au cours de l'année pour additions et améliorations, moins la valeur au livre des propriétés retraitées ou transférées, se sont élevées à \$124,909,394 dont \$79,440,264 représentent des dépenses nettes pour matériel roulant.

37. Les grandes améliorations à la voie sont rapportées à leur place dans la prochaine section de ce rapport.

M. GORDON: Je proposerais, si cela m'est permis, que les questions relatives aux immobilisations soient étudiées en détail au budget d'immobilisations lorsque nous y serons rendus. Si vous préférez les aborder dès maintenant, cela peut naturellement se faire, mais lorsque nous en serons rendus au budget d'immobilisations nous entrerons dans le détail du matériel et des dépenses consacrées aux additions et améliorations ainsi qu'à toutes les immobilisations. Nous aurons aussi la comparaison entre 1952 et 1953. Les chiffres y seront donnés. Il s'agit simplement d'un tableau.

M. POULIOT: Si les cours des chemins de fer ne relèvent pas de cet article, nous pourrions les discuter plus tard?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Je vous remercie. Ne devrions-nous pas suspendre la séance maintenant?

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un propose-t-il que nous suspendions la séance jusqu'à 8 h. 30 ce soir?

Adopté.

SOIRÉE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous en sommes maintenant à la "Revue de l'exploitation", dont le premier article est "Accomplissements". L'article est-il adopté?

M. GILLIS: Un moment. Je me demande, monsieur Gordon, au sujet de ce premier article, si vous voudriez bien nous dire un mot des difficultés que vous cause la houillère Drummond de Westville (N.-É.). Je vous prie de nous donner votre version de l'affaire parce que j'ai vu au moins trois exposés contradictoires dans les journaux: rupture de contrat, charbon trouvé défectueux à l'analyse, traitement injuste et le reste. La question est encore discutée pour ce qui est des journaux. Quel est l'état de la situation actuellement?

M. GORDON: Je puis d'abord commencer, monsieur Gillis, en vous remettant un morceau du charbon en question. Point n'est besoin, je crois, d'être spécialiste pour l'apprécier. La situation est très simple. Nous avons passé un contrat avec la houillère Drummond à l'égard d'une certaine quantité de charbon de qualité déterminée, conformément à notre pratique régulière, et nous étions

prêts à accepter le charbon qui nous était remis. Sauf erreur, le nouvel exploitant n'a pas apporté à l'exploitation de l'entreprise le même soin minutieux que son prédécesseur et a pris pour acquis, apparemment, que tout ce qui était noir était charbon. Nous avons aussitôt constaté que le charbon qui nous était fourni était si médiocre que nos chefs de l'exploitation ont dû se plaindre et qu'il nous a fallu refuser le charbon. En d'autres mots, le charbon ne répondait pas à nos prescriptions et se rapprochait davantage de la pierre. Ce n'est pas du tout du charbon. Il ne brûle tout simplement pas. Il était de si mauvaise qualité qu'il n'aurait même pas pu passer dans le foyer des locomotives. Il était défectueux au point qu'il gênait le fonctionnement des locomotives. C'était un charbon inutile. Nous avons dû, par conséquent, déclarer à l'exploitant que nous ne pouvions pas accepter le charbon sauf s'il était de la qualité convenue. C'était à prendre ou à laisser. Nous n'avons pas rompu un contrat. Tout ce que nous avons fait a été d'exiger que les prescriptions du contrat relatives à la qualité soient observées. Lorsque j'ai vu les informations parues dans les journaux, je me suis procuré ces échantillons et, si quelqu'un peut soutenir qu'il s'agit là de charbon, il vaut aussi bien dire alors que nous ne connaissons rien du charbon. Ce n'est pas du charbon, c'est de la pierre noire.

M. GILLIS: Tout le charbon qui vous était fourni ne devait pas être de cette sorte?

M. GORDON: Non, mais il y a que sous l'ancienne direction les morceaux que voici étaient passés au crible et enlevés, ce qui n'est pas le cas sous la nouvelle direction. Tout a été pris pour du charbon et le triage et le rejet qui se pratiquaient autrefois ont été discontinués. Aussi, lorsque le charbon nous a été livré, avons-nous connu les difficultés dont je parle. En fait, le rendement calorifique du charbon était tel qu'il ne pouvait même pas assurer le déplacement des locomotives d'un point de charbonnage à un autre et c'est après que les chefs de l'exploitation se fussent plaints que le charbon ne ferait tout simplement pas l'affaire que notre service d'achat a dû exiger que les prescriptions du contrat soient observées. Comme je l'ai dit plus tôt aujourd'hui, nous sommes beaucoup moins exigeants des mines canadiennes que nous le sommes des mines américaines, mais, malgré même notre grande indulgence, la situation en vint au point où le charbon ne pouvait pas faire fonctionner nos locomotives.

M. GILLIS: La situation est-elle actuellement celle-ci: si on répond à vos prescriptions, le National-Canadien continuera de servir de débouché à ce charbon?

M. GORDON: Absolument. Nous avons passé un contrat et nous le respecterons.

M. GILLIS: Qu'avez-vous à dire au sujet de la différence du charbon à l'analyse, en ce qui concerne la valeur en unités thermiques britanniques, en cendre et le reste? Le National-Canadien en a fait l'analyse de même que le gouvernement provincial et l'exploitant, et toutes étaient complètement différentes.

M. GORDON: Sauf erreur, à la suite de l'examen consécutif au différend, tous sont convenus que notre analyse était exacte.

M. GILLIS: Je voulais simplement obtenir ces renseignements.

M. GORDON: Je suis heureux que vous ayez soulevé le point parce que notre attitude a fait l'objet de force faux renseignements sinon de faux rapports, en particulier au sujet de notre prétendue rupture de contrat. Nous n'avons certainement pas rompu de contrat; au contraire, nous exigeons que le contrat soit exécuté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

M. POULIOT: Je voudrais auparavant mentionner quelques observations formulées par M. Dingle au sujet des trains mus par l'énergie atomique et rapportées dans la *Gazette* du 16 octobre 1953:

Les trains mus par l'énergie atomique pointent à l'horizon, dit M. S. F. Dingle.

Shawinigan Falls, 15 octobre.—M. S. F. Dingle, vice-président de l'exploitation, au National-Canadien, a salué ici aujourd'hui la transition des locomotives chauffées au bois aux locomotives à vapeur puis aux locomotives diesel comme preuve des progrès continuels accomplis par les chemins de fer de se tenir au pas des conditions changeantes.

M. Dingle, qui parlait au *Rotary Club*, a déclaré que les chemins de fer ne cessent de s'adapter aux besoins toujours nouveaux de la nation. Les progrès accomplis dans le perfectionnement de la force motrice se continueront et déjà paraît à l'horizon la possibilité de locomotives mues par des turbines à gaz et par l'énergie atomique.

M. Dingle a signalé, en particulier, le programme de formation d'administrateurs lancé par le National-Canadien comme la plus importante des pratiques administratives récemment adoptées par les chemins de fer.

M. Dingle a mentionné que le programme, taillé à la mesure même des besoins des chemins de fer en fait de personnel de surveillance, a été arrêté après de longues discussions avec les spécialistes de la formation d'administrateurs.

Sauf erreur, M. Dingle parlait avec autorité et, si je me souviens bien, M. Gordon a prononcé un discours semblable un mois auparavant environ. Le point que je veux faire valoir est évident: pourquoi consacrer tant d'argent aux diesels alors qu'on peut d'un moment à l'autre adopter l'énergie atomique?

M. GORDON: Je serai heureux de répondre à la question. Ce que j'ai déclaré au sujet d'autres genres de force motrice, c'est que le National-Canadien n'est lié à aucun genre particulier. Nous n'affirmons pas que la diesel sera le dernier mot au chapitre de la traction, mais nous affirmons que la diesel est celle actuellement qui répond le mieux à nos besoins et nous avons, par conséquent, un programme visant à adopter la diesel-électrique et fondé sur les économies que nous pouvons réaliser. Le programme nous permettra d'amortir les fortes immobilisations nécessaires au cours d'une période d'au plus 10 ans. Ayant une aune de 10 ans en ce qui concerne la diesel, nous sommes convaincus que tout nouveau genre de force motrice actuellement prévisible ne deviendra pas une possibilité pratique avant que nous ayons amorti les sommes consacrées aux diesels. En d'autres mots, nous veillons à ne pas perdre de vue nos immobilisations de crainte de nous engager à fond dans un changement et de nous apercevoir tout d'un coup qu'un autre moyen de propulsion plus approprié a été perfectionné. Quoiqu'il arrive et que vienne à se réaliser une locomotive mue par une turbine à gaz ou par l'énergie atomique ou encore par l'hydrogène, et le reste, nous sommes sûrs qu'avant qu'elle devienne d'utilité pratique les sommes que nous avons affectées à la traction diesel seront amorties.

M. POULIOT: Certes, et je vous comprends fort bien. Je ne suis pas en mesure, pas plus qu'aucun autre membre du Comité, de le discuter avec vous parce que nous n'avons pas de données précises au sujet des prix. Je ne suis pas fixé parce que les chiffres qui nous sont donnés sont tous approximatifs. S'il y a une locomotive qui tire un convoi de voyageurs depuis Montréal jusqu'à Halifax à la vitesse de 60 milles par heure, ce doit être un actif. C'est indubitablement un actif et il serait mal de réformer ces locomotives et de les mettre

au rancart. Quelle est la valeur en argent de chacune? Nous ne savons pas quelle est la valeur des autres en argent. Nous n'avons que des chiffres approximatifs. Il n'est pas possible de discuter le point.

M. GORDON: Je suis sûr que vous ne voudriez pas être injuste envers moi. Je vous ai indiqué le prix des unités de locomotive diesel-électrique en vous donnant des chiffres approximatifs parce qu'il existe trois fabricants au Canada de diesels et que je ne veux pas donner des chiffres exacts. Les chiffres que je vous ai cités sont exacts à quelques milliers de dollars près. Le principe que nous discutons n'est pas changé par quelques milliers de dollars. Il n'importe pas beaucoup qu'un article censé coûter \$125,000 coûte réellement \$127,509 ou \$124,509. Nous pouvons vous indiquer le prix des locomotives à pétrole, à vapeur et diesel. Nous ne pouvons pas vous indiquer celui d'une locomotive atomique parce qu'il n'en existe pas et que nous n'avons pas la moindre idée de ce qu'elle coûtera ni non plus de ce que coûtera une turbine à gaz qui soit pratique. Il ne s'en vend pas ni ne s'en fabrique. Elles n'en sont qu'au stade expérimental, mais s'il arrive qu'on mette au point une locomotive pratique, —et j'entends par là non seulement une locomotive qui puisse fonctionner mais aussi qui revienne à un prix abordable,—si, dis-je, on vient à réaliser une locomotive pratique qui soit mue par une turbine à gaz, par le pétrole, le charbon ou l'énergie atomique, nous sommes convaincus au stade actuel de l'expérimentation qu'elle n'aura pas d'application commerciale avant que nous ayons amorti le coût d'une locomotive diesel. Si nous réalisons suffisamment d'économies avec les diesels pour pouvoir amortir en dix ans ou moins leur coût, nous n'aurons pas fait une dépense imprudente parce que nous serons en mesure de profiter du nouveau genre de force motrice à son avènement.

M. POULIOT: Quelle épargne avez-vous réalisée l'an dernier en passant aux diesels?

M. GORDON: D'après notre programme quinquennal que j'ai déjà mentionné et dont l'exécution a commencé en 1951, nous estimons que nous avons réalisé en fin de 1953 une économie de \$19,035,000.

M. POULIOT: Sur quelles dépenses globales?

M. GORDON: Sur une dépense globale d'environ 51 millions de dollars à venir en 1953. Nous comptons que, une fois le programme quinquennal terminé, nous aurons dépensé en tout 80 millions de dollars qui nous auront valu une économie d'environ 60 million de dollars.

M. POULIOT: En cinq ans?

M. GORDON: En la période cumulative de cinq ans, oui. Qu'il me soit permis de m'exprimer plus simplement parce que j'oubliais que, outre les sommes dépensées dans le cadre du programme commencé en 1951, nous avons déjà affecté d'autres sommes aux diesels. En fin de 1953, nous avons déjà dépensé 80 millions de dollars aux fins de notre programme, dépense qui nous avait permis d'accumuler une épargne de plus de 60 millions de dollars rendu à la fin de 1953.

M. POULIOT: En quoi consistaient ces économies, une différence entre le coût du pétrole et celui du charbon?

M. GORDON: Cette économie comprend les frais de combustible et de fonctionnement, et elle tient aussi à ce qu'on peut mieux utiliser une locomotive diesel qu'une locomotive à vapeur et que la diesel demande moins d'entretien qu'une locomotive à vapeur, sans compter tous les autres éléments qui concourent à rendre économique le fonctionnement des diesels. Eussions-nous utilisé la traction à la vapeur durant la période que j'ai mentionnée au lieu de la traction diesel, il nous en aurait coûté 60 millions de dollars de plus. Voilà l'épargne accumulée au cours des cinq ans. Je ne veux pas, cependant, créer l'impression que nous réaliserons une économie à ce rythme durant le reste du programme, parce que, évidemment, au début nous avons utilisé les

diesels là où elles devaient assurer la plus grande économie. A mesure que nous poursuivrons le programme, ces locomotives seront appelées à jouer un rôle qui ne produira pas d'économies aussi considérables.

M. POULIOT: En conclusion, j'aimerais à vous remettre deux excellents articles d'*Eric Dennis*, du *Chronicle Herald* d'Halifax, au sujet des turbines à charbon. Je vais vous les remettre si vous le voulez bien. L'auteur de ces articles est un des courriéristes parlementaires les plus doués.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, tandis que vous en êtes encore à discuter la turbine à gaz, je dois dire que le prix a conduit bien des gens au pays à croire que la turbine à charbon est une possibilité dont on peut entrevoir la réalisation et on a dit que vous ralentiriez peut-être l'exécution de votre programme à l'est de Montréal afin de déterminer au juste quelle sera la valeur de cette innovation pour l'industrie charbonnière. J'ai dit que la nouvelle turbine à gaz, du moins celle que j'ai vue à Montréal, en est encore à au moins deux ans du bleu et à au moins dix ans de toute utilité commerciale?

M. GORDON: Vous êtes alors un homme à l'esprit pratique, monsieur Gillis.

M. GILLIS: Je voudrais connaître votre opinion là-dessus.

M. GORDON: Je ne voudrais pas être catégorique. Après tout, cette locomotive est un perfectionnement mécanique qui en est au stade de la recherche. Or, elle présente toutes sortes de difficultés. Même si nous pénétrons dans un domaine technique, je ne prétends pas être spécialiste. Du soir au lendemain, cependant, il se peut que quelqu'un trouve solution à l'une des difficultés. Pour l'heure, il se trouve une foule de problèmes d'ordre technique auxquels nous ne voyons pas de solution dans l'avenir immédiat, en particulier au sujet de la chaleur et du jet de cendres. Mais il se peut que quelque génie découvre demain la solution, ce qui fera avancer le jour de la diesel au gaz ou au pétrole de cinq ans. Pour le moment, nous n'en voyons pas encore la réalisation et sommes convaincus que notre programme est prudent du fait que nous ne l'appliquons que dans la mesure où nous amortissons, grâce à des économies et à d'autres facteurs de plus grande efficacité, nos immobilisations en en une période de 10 années. De la sorte, même si le génie dont j'ai parlé venait apporter une solution, au moment où la nouvelle locomotive entrerait dans le stade du bleu et ensuite de la production nous serions en mesure de saluer l'avènement d'une nouvelle force motrice.

M. GILLIS: Même si ce génie apportait sa solution dans une couple d'années, la turbine pourrait-elle remplacer le moteur actuel de la locomotive diesel?

M. GORDON: C'est une question à laquelle je ne puis répondre sauf que les fabricants de locomotives diesel nous affirment que la caisse où est installé le moteur diesel pourrait encore servir au turbo-moteur, mais nous n'en savons rien parce que tout dépend des réalités de ce moment-là. Nous croyons que nous pourrions peut-être en récupérer une certaine partie. Nous n'en savons rien, cependant, et nous ne comptons pas là-dessus. Ce sur quoi nous comptons, c'est d'amortir le coût des locomotives diesel en une dizaine d'années et ensuite nous nous adapterons aux perfectionnements à mesure qu'ils se produiront.

M. GILLIS: Vous ne croyez pas qu'il soit pratique de ralentir votre programme en attendant l'avènement des turbines?

M. GORDON: Non, je ne le crois pas. Si nous le faisons, nous nous priverions des avantages immédiats de la diesel en échange d'une simple possibilité. Nous ne pouvons pas passer rapidement à une nouvelle force motrice si c'en est une importante. Quoiqu'il en soit et à quelque moment que ce soit, notre traction ne dépendra jamais complètement du moteur diesel, de la turbine à gaz et le reste, Nous serons toujours en retard. Si la turbine à gaz devient possible d'ici dix ans, nous nous y adapterons graduellement. Notre traction actuelle ne dépend pas tellement du moteur diesel. Nous croyons, d'après

l'expérience que nous avons de notre entreprise, bien que les fabricants ne s'accordent pas avec nous, que la locomotive à vapeur a sa place. Il y a certains genres de trafic pour lesquels nous la croyons économique. Les locomotives à vapeur disparaîtront peut-être dans vingt ou vingt-cinq ans, je l'ignore, mais nous n'adoptons pas entièrement la diesel parce que les conditions du pays nous portent à croire qu'il existe des endroits où la locomotive à vapeur peut encore servir le mieux.

M. GILLIS: Diriez-vous qu'il existe un marché économique pour le charbon des provinces Maritimes entre Montréal et Sydney, à condition qu'on puisse vous satisfaire quant à la qualité et au prix?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Il en existe un actuellement?

M. GORDON: Absolument. Comme question de fait, je vous déclare en ce moment même que si les houillères peuvent répondre aux prix requis nous accepterons tout le charbon qu'on peut extraire non seulement dans les provinces Maritimes mais ailleurs aussi. Nous consommons plus de charbon dans la région centrale actuellement que ne peuvent nous en fournir les mines de l'Est.

M. GILLIS: Pouvez-vous nous indiquer à peu près l'écart de prix qu'il leur faut supprimer?

M. GORDON: Comme je l'ai dit ce matin, le charbon américain à la mine coûte la moitié que le charbon canadien. Pourtant, si l'on tient compte de tous les désavantages du charbon américain, comme les frais de transport, les frais de douane et peut-être de change, ce dernier l'emportera encore sur le charbon canadien jusqu'à un certain point. Si le charbon canadien pouvait se vendre à la mine au prix du charbon américain, je crois que nous pourrions l'accepter de préférence au charbon américain. C'est à cela que tient la différence, et non pas aux frais de transport. Les frais de transport sont un élément, mais l'élément essentiel est le prix à la mine qui, je le répète, est plus élevé au Canada.

M. GILLIS: Nous ne pouvons pas réduire nos frais au prix du charbon américain. L'extraction en est tout à fait différente. Je cherche à me faire une idée de la somme que nous devrions demander au gouvernement.

M. GORDON: Si la subvention permet au charbon canadien de rivaliser au point de consommation, le Canadien-National pourra alors acheter tout le charbon des mines de l'Est à condition qu'il convienne à nos locomotives. S'il répond à la qualité exigée, on n'aura pas de peine à nous le vendre.

M. MACLEAN: Monsieur le président, quelles sont les économies qui découlent de la transformation dans l'Ouest des locomotives chauffées au charbon en locomotives chauffées au pétrole et dans à peu près combien de temps les économies permettent-elles d'amortir les frais de transformation?

M. GORDON: Je le regrette, je ne possède pas ici de chiffres exacts et j'aime à citer des chiffres exacts. Je puis vous dire, cependant, que nous nous proposons d'amortir les frais de transformation en moins de 5 ans en moyenne. En tout cas, nous savons que la période d'amortissement est maintenant plus courte que dans le cas d'une locomotive diesel parce que nous veillons bien naturellement à ne pas être coincés entre la dieselisation et le chauffage au pétrole. Je vous indiquerai un chiffre plus exact quand je pourrai l'obtenir, mais la période d'amortissement est d'environ cinq années, autant que je me souviens.

M. FULTON: Vous avez dit que vous pouvez amortir les frais des diesels en 10 années. Sauf erreur, vous entendiez par là que vous pouviez amortir les frais de transformation en locomotives diesel en une période de 10 ans. Vous n'entendiez pas que la diesel est réformée au bout de 10 ans.

M. GORDON: C'est le prix d'achat de la diesel qui est amorti.

M. FULTON: Mais la durée utile n'est pas connue?

M. GORDON: Nous n'en connaissons pas encore la durée utile, mais nous fondons notre programme sur le principe que chaque fois que nous mettons des diesels en service il doit en découler une épargne ou une économie sous une forme ou une autre qui amortira le prix d'achat en 10 années.

M. MACDONNELL: La locomotive se paie d'elle-même.

M. GORDON: Elle se paie d'elle-même en 10 ans ou moins.

M. FULTON: Vous êtes une entreprise qui fait la concurrence. Vous devez l'être. Je suppose que vous possédez plus de locomotives que le Pacifique-Canadien, n'est-ce pas, qui vous servent à l'exploitation du réseau?

M. GORDON: Je le crois. Est-là le rapport du Pacifique-Canadien?

M. FULTON: Oui, mais il ne mentionne pas le nombre de locomotives. Voici ce que dit le rapport:

Un autre pas important vers la modernisation de notre service ferroviaire a été l'acquisition de 73 locomotives diesel-électriques.

Le National-Canadien a acquis 110 unités de locomotive diesel. Ces deux chiffres donnent-ils une proportion à peu près comparable.

M. GORDON: Je suis heureux de voir le rapport du Pacifique-Canadien parce que je n'avais pas encore mis la main dessus. Autant que je sache, le rapport n'est pas encore publié. Il s'agit bien du rapport officiel du Pacifique-Canadien?

M. FULTON: Il a paru dans une livraison du *Saturday Night* auquel nous sommes abonnés. La livraison est datée du 3 avril. C'est le nouveau numéro.

M. GORDON: Oh, il s'agit de prévisions.

M. FULTON: Il s'agit du 73^e rapport annuel du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: J'avoue que je vois là un curieux exemple de collaboration, que le *Saturday Night* ait le rapport du Canadien-Pacifique avant qu'il me soit donné de le voir. Quel était le chiffre de l'an dernier?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Macdonnell ne devrait pas se plaindre à la Chambre qu'il n'est pas bien servi. Je crois qu'il bénéficie d'un excellent service.

M. GORDON: J'ai essayé de me procurer le rapport du Pacifique-Canadien.

M. FULTON: Je ne voudrais pas créer d'incident qui mette aux prises les deux compagnies. Il y a simplement que je suis abonné au *Saturday Night*.

Le PRÉSIDENT: Vous devez avoir une antenne auprès de Jack Kent Cook.

M. GORDON: J'avais la chance de railler mes aimables concurrents et j'ai pensé que je ne devais pas manquer l'occasion. Les derniers renseignements que nous avons paraissent dans le rapport de 1952 qui mentionnait 292 unités de locomotive diesel-électrique en service contre 395 pour le National-Canadien. Cette année, le Pacifique Canadien en a mis 73 en service et le National-Canadien 110. Par conséquent, la proportion serait à peu près la même.

M. FULTON: Je suppose que si la mesure donne des résultats dans le cas d'un chemin de fer, on peut s'attendre qu'elle en donne de suffisants dans le cas de d'autres?

M. GORDON: Oui. Sauf erreur, le Pacifique-Canadien fonde son programme sur une base régionale tandis que nous avons décidé de le fonder sur les nécessités du service.

M. FULTON: Il vous faut toujours concurrencer le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Certes oui.

M. FULTON: Et si le Pacifique-Canadien constatait que son programme lui permet une exploitation plus économique, il pourrait vous couper l'herbe sous le pied sauf si vous marchez du même pas?

M. GORDON: Cela ne fait pas de doute et le Pacifique-Canadien doit, comme nous, faire ses frais.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer maintenant à l'article suivant: "Wagons et voitures"?

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur le président, au paragraphe 10, à la 3^e ligne, je lis:

... la rénovation de 14 vieilles unités dans nos ateliers représente une certaine amélioration du point de vue du public.

Pourriez-vous me dire si une partie quelconque de la modernisation ou de la rénovation de ces voitures a eu lieu dans les ateliers de la région de l'Atlantique, à Moncton?

M. GORDON: Je me demande si M. Dingle pourrait vous répondre.

M. DINGLE: Il y en a eu de construites à Moncton, à London et à la Pointe-Saint-Charles.

M. GORDON: Oui, à Moncton, à London et à la Pointe-Saint-Charles. Les travaux ont été répartis entre ces ateliers.

M. MURPHY (*Westmorland*): Pourriez-vous m'en donner quelque idée, mettons demain?

M. GORDON: Oui, je prends note de la question et je vous remettrai la réponse demain.

M. MACLEAN: Vous êtes à mettre en service un nouveau genre de wagon-lit. Il renferme plus de chambrettes et quelques couchettes?

M. GORDON: Cela est exact, et c'est un wagon du genre dit 4-8-4.

M. MACLEAN: Combien de voitures de ce genre seront mises en service?

M. GORDON: Cinquante-deux seront mises en service, nous l'espérons, cette année. Nous avons publié une intéressante brochure qui vous sera peut-être utile. Elle décrit tous ces genres de wagons. La livraison des voitures ordinaires s'exécute à un rythme très satisfaisant maintenant et celle des autres sera terminée, croyons-nous, vers l'automne.

M. MACLEAN: Vous ne refuserez peut-être pas de répondre à la question que voici? Avez-vous l'intention de mettre l'une de ces voitures en service sur le trajet de Montréal à Charlottetown? Il y a une voiture qui est affectée à ce trajet.

M. GORDON: Je ne sais pas si je puis vous en donner le détail. A mesure, cependant, que les voitures seront mises en service, nous nous proposons de les répartir entre les diverses lignes. J'ai ici un programme provisoire à ce propos. A quel genre de voiture songez-vous?

M. MACLEAN: Il s'agit en tout cas d'un wagon-lit, du wagon qui renferme des chambrettes.

M. GORDON: Nous avons ici un programme provisoire pour la répartition de ces wagons entre les divers services, mais il est purement provisoire et dépendra de la livraison. Quel est le trajet qui vous intéresse?

M. MACLEAN: Le trajet de Montréal à Charlottetown. Il y a un wagon-lit qui circule chaque jour.

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons les détails ici.

M. MACLEAN: La raison pour laquelle je pose la question, c'est parce qu'il a paru une information dans les journaux en décembre dernier, je crois, portant qu'une voiture de ce genre serait mise en service en janvier.

M. GORDON: En janvier de cette année?

M. MACLEAN: En janvier dernier, oui.

M. GORDON: Quatre de ces voitures seront affectées au trajet de Sydney à Montréal, mais je ne puis pas vous dire exactement quand. Tout dépendra du moment où s'en fera la livraison.

M. FAIREY: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. FAIREY: J'ignore si la question est pertinente, mais n'est-il pas possible grâce à ce matériel moderne de réduire la durée du trajet entre Montréal et Vancouver? Sauf erreur, les chemins de fer américains l'ont réduite, du moins l'ont-ils certainement réduite pour ce qui est du trajet de Victoria à Chicago, et de beaucoup. La rumeur voulant que vous vous proposez de réduire la durée du trajet est-elle fondée?

M. GORDON: J'ai grand peine de me tenir au fait des rumeurs qui courent au sujet du service. J'ai aussi grand peine à garder secret quoi que ce soit. Il est parfaitement exact que les deux chemins de fer étudient soigneusement l'horaire des trains transcontinentaux afin d'établir comment la durée du trajet entre Montréal et Vancouver pourrait être considérablement réduite. A l'heure actuelle, d'après l'étude que nous avons faite et compte tenu de notre obligation de desservir les points intermédiaires, il semble qu'il nous faudrait fort augmenter nos immobilisations pour obtenir une réduction vraiment importante de la durée du trajet. De fait, l'amélioration du service demanderait presque un train additionnel au prix de 2 millions de dollars ou plus. C'est pourquoi, tout ce que je puis vous dire en ce moment c'est que nous devons nous convaincre d'abord que la réduction de l'horaire entre Montréal et Vancouver produirait un trafic qui justifierait ces fortes immobilisations additionnelles. Nous étudions très activement la question, cependant, et je prédirais à l'heure actuelle que nous en arriverons à quelque compromis qui réduira la durée du trajet entre Montréal et Vancouver. Tout cela revient, cependant, à une question de frais. Nous pouvons certes réduire la durée de trajet, cela ne fait pas de doute mais cela coûterait beaucoup d'argent tant pour couvrir les frais d'exploitation que pour assurer les immobilisations nécessaires à la mise en service d'un train supplémentaire qui s'imposerait peut-être, obligés que nous sommes de desservir les points intermédiaires.

M. FAIREY: Vous savez qu'on jure que le National-Canadien pourrait le faire mais non pas le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Si vous faites allusion à cette vieille histoire d'une entente générale entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien au sujet de la durée du trajet, permettez-moi de vous affirmer que cela est sans fondement. Ce qui gêne nos horaires, c'est le cas que les voyageurs font de l'heure d'arrivée; la plupart tiennent à arriver dans les grandes villes à une heure raisonnable. Ils n'aiment pas à arriver en ville à 3 heures ou 4 heures du matin. Si nous pouvions ne pas nous occuper de l'heure d'arrivée dans les grands centres, nous pourrions couper la durée du trajet très considérablement et dès maintenant.

M. FULTON: Les arrivées matinales, les voyageurs du National-Canadien les connaissent. A Kamloops, le train arrive d'habitude à minuit ou à 4 heures du matin. Vous pourriez peut-être adopter un nouvel horaire dans le cas d'Edmonton et de Calgary.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Matériel de signalisation".

M. CHURCHILL: Tandis que nous en sommes au paragraphe 10 des "Wagons et voitures", je remarque que 359 voitures à voyageurs doivent être livrées et mises en service à l'automne de 1953. Cela signifie-t-il que vous allez à ce moment réformer certaines voitures à voyageurs comme les voitures de colons et d'autres voitures du service des voyageurs qui, je présume, sont de très vieilles voitures en bois, et le reste?

M. GORDON: Pas nécessairement. Les voitures en bois seront les premières réformées, mais la voiture de colons nous sert beaucoup et nous est très utile, particulièrement pour le transport des immigrants. A la page 36, à la colonne intitulée "Commandé au 31 décembre 1953", figure le matériel qui doit être livré en 1954. Cela ne signifie pas que nous allons réformer une quantité égale

de matériel. Nous réformons les voitures qui ont atteint un âge où elles ne sont plus économiques pour le service des voyageurs; très souvent nous les transformons en matériel de travail ou matériel servant à d'autres fins de ce genre.

M. CHURCHILL: Avez-vous encore dans la catégorie des voitures ordinaires quelques voitures en bois?

M. GORDON: Oui, nous en avons un nombre très considérable. A la fin de l'année, nous comptons 461 voitures en bois sur un total de 971. Parmi nos fourgons, qui figurent comme matériel à voyageurs, nous avons 121 voitures en bois sur un total de 605. Nous sommes plus ou moins tenus de nous débarrasser d'un nombre raisonnable de voitures en bois chaque année. Ce que nous avons fait depuis deux ou trois ans constitue le premier véritable effort accompli sous ce rapport accompli depuis plusieurs années.

M. FULTON: Pour les fins de la discussion au moment où nous en arriverons à votre budget d'immobilisations,—pour aucune autre fin, simplement pour fins de comparaison,—comment marche la modernisation du National-Canadien comparativement à celle du Pacifique-Canadien? D'après le rapport de cette dernière compagnie, elle a mis en service, en 1953, 4,871 wagons à marchandises dont 1,160 wagons en plate-forme. Vous avez mis en service 2,152 wagons en plate-forme. Voici ce que dit le rapport du Pacifique-Canadien:

Cela a porté à plus de 26,000 le total des nouveaux fourgons mis en service depuis le début de 1947. Il y a eu en même temps augmentation de 20 p. 100 de la capacité globale de transport de marchandises de tous les wagons en service.

Le rapport indique ensuite les chiffres relatifs aux voitures à voyageurs, soit 130 nouvelles voitures, et mentionne:

Parmi ces voitures, il y en a 40 qui sont des voitures ordinaires légères et modernes mises en service sur les lignes de banlieues, 40 voitures à bagages et à messageries qui sont venues remplacer du matériel en bois vétuste et 50 voitures frigorifiques à messageries.

Il faudra nous souvenir de ces chiffres lorsque nous en viendrons au budget d'immobilisations. Comment le National-Canadien se compare-t-il au Pacifique-Canadien en ce qui concerne la modernisation? Est-il aussi ou plus avancé?

M. GORDON: Je vais m'assurer demain matin si quelqu'un du National-Canadien a pu mettre la main sur le rapport du Pacifique-Canadien afin qu'il examine ces chiffres.

M. FULTON: Cela me va. En ce qui concerne le programme général de modernisation des locomotives, du matériel roulant et de tout le reste, voudriez-vous, je le répète, vous en souvenir.

M. GORDON: Je vais vous donner une réponse générale dès maintenant et j'en donnerai une plus détaillée demain. Nous étions considérablement en retard sur le Pacifique-Canadien mais nous avons repris au cours des quelques dernières années, le terrain perdu, ce qui explique le fort budget d'immobilisations que le Comité sera appelé à approuver. Je vais, cependant, me procurer des chiffres à ce sujet pour demain matin.

M. FOLWELL: Je voudrais demander à M. Gordon une question au sujet de cette petite brochure qui fait voir un wagon dit "Dinette". Je crois que vous avez dit l'an dernier que vous alliez mettre en service quelques-unes de ces voitures et je voulais savoir si tel a été le cas.

M. GORDON: Nous en avons commandé six qui seront prêtes à livrer vers septembre prochain.

M. FOLLWELL: A quelles lignes seront-elles affectées?

M. GORDON: La question n'est pas encore décidée et est actuellement à l'étude.

M. MACLEAN: Ces voitures sont-elles comprises dans le matériel commandé mentionné à la page 36?

M. GORDON: Oui, elles le sont.

M. MACLEAN: Au sujet de la réduction de l'horaire, pourriez-vous épargner considérablement sur le matériel si vous réussissiez à supprimer un jour entre Montréal et Vancouver. En d'autres mots, il semblerait à première vue que si vous coupiez un jour vous pourriez vous en tirer avec deux trains moins complets.

M. GORDON: Ce serait une situation fort à désirer, si elle était possible, mais la seule façon dont nous pouvons vraiment réduire la durée du trajet jusqu'à Vancouver serait de mettre un autre train en service. Nous ne pouvons pas accélérer les trains au point de réduire de façon appréciable la durée du trajet. Nous pourrions peut-être réduire le trajet de quelques heures, mais la suppression d'une journée, par exemple, obligerait à mettre un autre train en service entre Vancouver et Montréal. Pour la plupart des gens, le service transcontinental est assuré par un seul train. En réalité, le service utilise 16 trains qui ne cessent de circuler dans les deux sens. Si l'on fait entrer un autre train dans la ronde, on l'accélérera, mais il faut se souvenir que le prix livré de chaque train de voyageurs exige en moyenne des immobilisations d'au moins 2½ millions de dollars.

M. MACLEAN: Je ne vous suis pas très bien, mais j'imagine qu'il doit en être ainsi. J'aurais pensé que ce serait le contraire. Si le trajet dure six jours, il y a six trains affectés à l'aller et six trains affectés au retour.

M. GORDON: Vous auriez raison si nous pouvions accélérer les trains au point de retrancher une journée à l'horaire, mais cela n'est pas possible. La seule façon d'accélérer le trajet c'est de faire entrer un autre train dans la ronde. L'horaire s'en trouverait réduit, mais cela demanderait un train additionnel.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à l'article suivant: "Matériel de signalisation"? Adopté?

M. FULTON: J'ai une question à poser au sujet du *block system* de signalisation en région montagneuse. Le rapport mentionne que l'aménagement de la signalisation est terminé sur une distance de 74 milles de la ligne principale entre Jasper et Vancouver, ce qui porte à 233 milles la longueur des voies ainsi équipées dans la région. Le rapport mentionne aussi que d'autres installations ont été commencées dans le cadre d'un programme décennal visant à doter de la signalisation automatique 512 milles de voies. Le programme est moins de la moitié exécuté alors qu'un peu plus de la moitié du délai est écoulé. Cela signifie-t-il que vous êtes en retard ou dois-je comprendre que vous entendez faire davantage au cours des prochaines années?

M. GORDON: Nous avons terminé l'installation de la signalisation sur 232·6 milles à la fin de 1953. Il nous reste à le faire sur 279·6 milles. Nous comptons l'installer sur 65·8 milles en 1954, c'est-à-dire entre Jackman et Blue-River. Nous comptons nous occuper de la section entre Blue-River et Kamloops-Junction en 1955, soit une distance de 139·4 milles, et la section entre Hope et Port-Mann, soit une distance de 74·4 milles, entre 1956 et 1957.

M. FULTON: Avez-vous toujours de la difficulté à obtenir le matériel?

M. GORDON: Oui, nous en avons eu jusqu'à l'automne de l'an dernier, mais nous nous attendons à beaucoup mieux cette année. Nous accélérerons peut-être le programme général mais nous n'entendons pas faire plus pour le moment.

M. FULTON: La signalisation automatique couvre actuellement combien de milles dans l'ensemble du réseau?

M. GORDON: Il existe différents genres de signaux. Le *block system* couvre 915·4 milles de voies doubles et de 335·5 milles voies simples. Le contrôle centralisé du trafic s'étend sur 592·6 milles, soit un total global de 1,775·8 milles. En outre, nous sommes actuellement à installer des signaux sur 112 milles. La signalisation est actuellement installée sur 1,775 milles et nous devons l'installer sur 314 milles, ce qui fait en tout un total de 2,124·2 milles.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

M. KNIGHT: Monsieur le président, j'ai en main une requête dont je ne sais que faire. Je vais demander au président la permission de la remettre au secrétaire du Comité parce qu'elle est adressée au Comité des chemins de fer de la Chambre des communes. Cette requête semble avoir été envoyée par les habitants de la ville de Kelvington à M. Nicholson qui n'étant pas membre du Comité m'a demandé de la présenter. La requête demande simplement d'apporter certaines modifications aux voies dans la ville de Kelvington. Trois choses sont mentionnées: aménager un passage à niveau à une certaine rue, porter en dehors des limites de la ville la voie en Y qui gêne l'activité de la ville et élargir la rue qui donne accès aux élévateurs à grain. M. Gordon a déjà reçu une lettre de M. Nicholson et y a répondu par sa lettre du 24 février, numéro dossier 6620-41. Je voudrais, au nom de M. Nicholson, remettre au Comité la requête ainsi qu'un dessin négatif des ouvrages concernés.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Knight, j'ignore si le Comité peut accepter une telle requête. Je crois que M. Gordon voudrait dire un mot à ce sujet.

M. GORDON: Toutes les questions mentionnées par M. Nicholson ont été étudiées par la Commission des transports en 1952 et de nouveau au début de 1953. La Commission a informé la ville que le rapport de ses ingénieurs a démontré que ces demandes n'étaient pas justifiées et qu'il n'y serait pas donné plus ample suite. J'en ai informé M. Nicholson dans ma lettre du 24 février. Il n'y a rien de plus à dire. La Commission a examiné la situation et a décidé qu'il n'y avait pas lieu de faire plus pour le moment.

M. KNIGHT: Je me suis tenu obligé envers M. Nicholson et les gens qui ont fait parvenir cette requête de la présenter au Comité parce qu'elle était adressée au Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité ne peut accepter une telle requête. Si nous allions étudier ces questions, nous nous exposerions à recevoir des centaines de requêtes de ce genre de tous les coins du pays et nous aurions grand peine à nous en occuper. La requête qui vous occupe pourrait être renvoyée à la Commission des transports dont elle relève.

L'hon. M. CHEVRIER: Si cela peut vous aider, je vais la faire parvenir à la Commission.

M. POULIOT: Pourrais-je poser une question à M. Dingle ou à M. Gordon? Je voudrais demander à M. Gordon de me dire quand le National-Canadien s'attend de terminer la superstructure du chemin de fer dans Témiscouata? Ne riez pas, la question est importante.

M. GORDON: L'entente passée avec le chemin de fer de Témiscouata portait que la ligne serait aménagée suivant les normes du National-Canadien. Il s'agissait d'un programme quinquennal et j'apprends que le budget d'immobilisations de 1954 assurera l'achèvement du programme. En d'autres mots, le programme sera terminé cette année.

M. POULIOT: Je vous remercie de cette excellente nouvelle, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je suis enchanté de pouvoir vous donner satisfaction.

M. POULIOT: Voici maintenant une question supplémentaire. Une fois la superstructure terminée, mettez-vous en service un wagon-lit entre Edmonton et Rivière-du-Loup qui fera la correspondance avec l'*Ocean Limited*?

M. HARRISON: Pour le bénéfice de M. Pouliot?

M. POULIOT: Non.

M. GORDON: Tout dépend du trafic. Si le trafic le justifie, nous serons heureux d'agir en conséquence.

M. POULIOT: Vous pourriez suspendre le train de Fraser entre Edmunston et Québec et mettre en service un wagon-lit qui assurera le même service. Vous n'auriez pas à maintenir le train direct entre Edmunston et Québec et vous pourriez mettre en service un wagon-lit jusqu'à Edmunston et Rivière-du-Loup qui ferait la correspondance avec l'*Ocean Limited*.

M. GORDON: J'imagine que si nous supprimons ce wagon, les gens de la région ne l'entendront pas ainsi. Le point en cause, monsieur Pouliot, c'est que notre rôle consiste à servir le public et si le besoin et la clientèle suffisent à justifier la mise en service de notre matériel, nous agissons, peu importe qu'il s'agisse d'un wagon-lit, d'une voiture ordinaire ou de quelque voiture que ce soit. Si un nombre suffisant de gens désirent le service et achètent des billets pour se le procurer, nous serons heureux de répondre à leurs besoins.

M. POULIOT: Je vous remercie. La première chose à faire c'est de terminer l'aménagement du chemin de fer. Je verrai ensuite, si vous me le permettez!

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Terminus".

M. GILLIS: Un moment, s'il vous plaît. Je désire dire un mot au sujet des superstructures. Je suis plutôt étonné que vous mentionnez que la carence de nouveaux rails se soit fait sentir depuis la guerre et existait encore en 1953.

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Je songe à l'aciérie de Sydney qui depuis novembre dernier a mis à pied environ 1,650 employés.

M. MACDONNELL: Des employés d'aciérie?

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Depuis novembre dernier?

M. GILLIS: Oui. Or, les rails d'acier sont un des produits que fabrique cette aciérie.

M. GORDON: C'est exact.

M. GILLIS: N'avez-vous vraiment pas pu obtenir d'acier de nos propres aciéries au Canada? Elles ne pouvaient vous fournir assez de rails pour répondre à vos besoins?

M. GORDON: En effet, en 1953. La situation a fort changé au cours des derniers mois. On nous a promis suffisamment de rails pour répondre à nos besoins de la saison à laquelle nous nous préparons et nous pouvons compter en recevoir assez. Nous devons songer que nous ne pouvons pas poser des rails l'hiver. C'est un travail très saisonnier. C'est pourquoi les rails de la saison de 1953 devaient nous être disponibles au mois de mars de la même année, ce qui signifiait que nous devions les acheter avant mars. Jusqu'en mars 1953, nous ne pouvions pas obtenir suffisamment de rails.

M. GILLIS: En somme, il y a eu mauvaise organisation de la part des aciéries?

M. GORDON: Non, la situation a, en somme, nettement changé en ce qui concerne l'acier. L'acier semble être un de ces produits dont il y a soit excédent soit pénurie et dont l'approvisionnement semble changer aussi rapidement. A compter de 1952 jusqu'au début de 1953, nous ne pouvions certainement pas obtenir assez de rails pour répondre à nos besoins. Cependant, en ce qui

concerne la saison prochaine, nous croyons pouvoir obtenir suffisamment de rails nous permettre d'amplifier nos plans beaucoup plus qu'il n'en serait normalement. Nous allons essayer de reprendre le terrain perdu l'an dernier.

M. GILLIS: Vous avez perdu du terrain parce que les aciéries ne pouvaient suffire à vos besoins?

M. GILLIS: Mais il est établi que les aciéries mettent toutes des gens à pied.

M. MACDONNELL: L'acier vient de Sydney et d'Algoma?

M. GORDON: Oui.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, je voulais savoir si vous obteniez des rails seulement d'aciéries canadiennes ou aussi d'aciéries américaines.

M. GORDON: En ce qui concerne nos lignes canadiennes, tout l'acier vient d'aciéries canadiennes.

M. FOLLWELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. FOLLWELL: J'ai une autre question à poser. On m'a dit que la division de l'entretien avait mis beaucoup d'employés à pied et on m'a dit aussi que vous congédiez les gens qui normalement auraient certains droits d'ancienneté alors que vous conservez à votre emploi des personnes, dites déplacées, engagées par contrat. Est-ce exact ou est-ce inexact? Pouvez-vous nous faire une déclaration à ce sujet?

M. GORDON: Je ne vous saisis pas très bien.

M. FOLLWELL: Combien d'employés la division de l'entretien a-t-elle congédiés cette année? Plus que d'habitude?

L'hon. M. CHEVRIER: Au 28 janvier 1954, le nombre en était de 1,459. Voilà le chiffre que j'ai donné aux Communes.

M. FOLLWELL: Il s'agit de la division de l'entretien?

M. GORDON: Des ateliers principaux seulement.

M. FOLLWELL: Je voudrais connaître le nombre de cantonniers mis à pied.

M. GORDON: Nous devons nous en tenir rigide ment aux ententes relatives aux salaires passées avec les syndicats concernés et les hommes sont mis à pied à tour de rôle suivant le principe de l'ancienneté incorporé dans ces ententes.

M. FOLLWELL: Voilà justement un point que je voulais éclaircir au sujet des employés. On m'a dit que vous congédiez des gens qui avaient certains droits et que vous aviez passé un contrat avec des personnes déplacées engagées pour un an. Je ne sais pas au juste.

M. GORDON: Je ne saisis pas très bien la pensée de vos informateurs.

M. FOLLWELL: Y a-t-il un fond de vérité à cela? Si oui, j'aimerais que vous en parliez, voilà tout.

M. GORDON: Je ne saisis pas très bien ce qu'on entend par contrats. Nous avons en tous temps des entrepreneurs qui exécutent pour nous des travaux particuliers et il se peut qu'il y ait des travaux qui soient en train d'être exécutés par certains entrepreneurs au moment où nous congédions des employés. S'il s'agit des employés qui font partie des équipes de travail du chemin de fer, nous en congédions mais strictement en conformité du principe de l'ancienneté énoncé dans chaque entente relative au salaire.

M. FOLLWELL: Y a-t-il eu des personnes déplacées qui ont travaillé pour des entrepreneurs et non pour le National-Canadien? Cela est-il exact?

M. GORDON: Je crois que ce l'est en général.

M. FOLLWELL: Je voulais simplement éclaircir le point.

M. GORDON: Je devrais peut-être préciser qu'il y a une exception à ce que j'ai dit et que me signale M. Dingle. Nous avons fait venir du Royaume-Uni un certain nombre d'ouvriers que l'on pourrait appeler catégorisés, mettons des mécaniciens spécialisés, mais chaque fois que nous l'avons fait c'est d'accord avec le syndicat concerné. En d'autres mots, nous avons expliqué au syndicat notre manque d'ouvriers possédant des aptitudes particulières et le syndicat a consenti à ce que nous engagions quelques-uns de ces hommes possédant des connaissances particulières dans les métiers de la mécanique.

M. FOLLWELL: Ces hommes n'appartiendraient pas probablement au groupe des cantonniers?

M. GORDON: Je ne le croirais pas. Il s'agirait uniquement de mécaniciens qui ont été engagés du consentement du syndicat concerné.

Le PRÉSIDENT: "Terminus".

M. MURPHY (*Westmorland*): J'ai une question à poser au sujet des terminus. Au paragraphe 18 vous dites:

Comme suite du programme de diésélisation, il a fallu prévoir au cours de l'année des ateliers de réparation et de service. Le nouvel atelier d'entretien pour diesels à Fort-Érié a été inauguré et les travaux ont été avancés à l'agrandissement de l'atelier de locomotives électriques à la Pointe-Saint-Charles où seront réparées les locomotives diesel légères.

Le 8 février, j'ai posé au ministre des Transports la question suivante: "Les usines des chemins de fer Nationaux de Moncton exécutent-elles la réparation du matériel de traction diesel et sinon construira-t-on de telles usines à Moncton?" Voici la réponse qui m'a été fournie, réponse émanant du National-Canadien: "Tout le matériel de traction diesel de la région de l'Atlantique est réparé dans cette région et la plupart des travaux sont effectués à Moncton." L'atelier de réparation du matériel diesel à Moncton pour la région de l'Atlantique est-il comparable aux ateliers de réparation du même matériel de Fort-Érié et de la Pointe-Saint-Charles pour les autres régions? Les ateliers servant la région de l'Atlantique sont-ils à l'égal de ceux qui servent les autres régions?

M. DINGLE: Oui, et sans aucun doute.

M. MURPHY (*Westmorland*): En outre, au sujet de la construction, je voudrais savoir si l'on songe à construire un terminus de camions et d'autobus pour les fins de la nouvelle division des véhicules automoteurs à Moncton?

M. GORDON: Vous verrez que nous avons au budget d'immobilisations de 1954 un article relatif à un immeuble qui sera construit à Moncton. Cela répondra peut-être à votre question.

M. MURPHY (*Westmorland*): Une nouvelle division a été établie l'an dernier pour les autobus et les camions.

M. GORDON: Non. Il s'agit simplement d'un édifice pour les besoins de la région. Voulez-vous parler d'un nouvel édifice pour les autobus et camions?

M. MURPHY (*Westmorland*): Oui.

M. GORDON: La réponse est non. Nous construisons ou nous entendons construire un édifice à Moncton qui répondra à divers besoins des chemins de fer, et non pas seulement aux fins des autobus ou des camions. Nous devons aussi louer de l'espace supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: "Services de navires côtiers".

M. FULTON: M. Nesbitt a une deuxième question à poser.

Le PRÉSIDENT: Le Règlement ne permet pas aux membres de parler sauf en leur propre nom. Si vous désirez poser la question vous-même, monsieur

Fulton, faites-le et le Règlement sera ainsi probablement observé. Il s'agit de l'article 615 du Règlement, à la page 183 des *Parliamentary Rules and Forms* de Beauchesne. En voici le texte:

615. Le député qui n'est pas membre du Comité n'a aucun droit d'assister à la séance aux fins d'y prendre la parole, de poser des questions aux témoins ou de prendre part de quelque façon aux délibérations.

Mais si vous posez vous-même la question, le Règlement sera sauf.

M. FULTON: A-t-on pris des dispositions en vue de rénover la station de Woodstock qui compte presque 100 ans d'existence?

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis vous indiquer le nom d'une demi-douzaine de stations dans la partie du pays où j'habite qui comptent plus de 100 ans d'existence.

M. NESBITT: Monsieur le président, cet après-midi vous avez demandé au Comité si je pouvais poser une question et vous avez dit ensuite que permission m'était accordée.

Le PRÉSIDENT: Deux ou trois questions ont été posées.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit en tout cas d'une question qui devrait être discutée à l'occasion du budget car il renferme tous les besoins de l'an prochain. Ce sera le moment approprié de discuter les stations et si la question peut être renvoyée jusqu'à ce que le budget soit mis en délibération, demain matin peut-être, nous pourrions l'étudier ou, du moins, je l'espère.

M. HEALY: Monsieur le président, voici ma question: quelles sont les intentions du National-Canadien au sujet du remplacement du tunnel de la rue Wellington entre les rues Congrégation et Richmond? Ce tunnel a plus de 80 ans d'existence.

M. GORDON: Vous voulez dire un pont?

M. HEALY: Il s'agit d'un passage inférieur.

M. GORDON: D'un passage supérieur.

M. HEALY: Oui, c'est exact. La situation y est terrible, car l'eau n'y cesse de filtrer. Les journaux de Montréal en ont parlé toute la semaine. La ville de Montréal a affecté \$295,000 aux fins d'aider à réparer les passages inférieurs à Montréal et elle a demandé au National-Canadien de dresser les plans d'un nouveau tunnel auquel elle contribuera. Je crois que le ministère a écrit au National-Canadien aux fins de lui demander de bien vouloir dresser des plans en vue de réparer le passage. M. Dingle connaît l'état du passage. J'ai soulevé la question l'an dernier. L'eau coulait de toutes parts sur les piétons. On s'est contenté de poser une cornière au-dessus de la tête des piétons, mais l'eau a continué de couler dans la rigole. Les voitures qui empruntent le tunnel éclaboussent les passants. La semaine dernière, le *Star and Herald* a publié une photographie montrant deux voitures d'enfant dans la rigole. L'une des voitures s'y trouvait prise et l'autre ne pouvait passer. Cela dure depuis 80 ans. La propriété avoisinante appartient aux chemins de fer qui, s'ils voulaient aménager un nouveau tunnel, devraient construire un chemin détourné afin de permettre aux gens de passer. Celui qui franchirait le tunnel dans une voiture ouverte se ferait éclabousser. Les gens endurent depuis 10 ans.

M. GORDON: La situation est très malheureuse et je crois que nous serions les premiers à reconnaître que le tunnel ne suffit pas à la circulation d'aujourd'hui. En fait, la ville et nous avons maintes fois discuté la situation en nous sommes convenus d'y aviser. Par la suite, cependant, a surgi la question de la canalisation du Saint-Laurent à laquelle se rattache l'aménagement hydro-électrique. Le tunnel de la rue Wellington est atteint par le plan d'ensemble. En d'autres mots, il semble très clair que si l'on dépensait des sommes afin de

moderniser le tunnel ce serait des sommes complètement perdues lorsque serait réalisée la canalisation du Saint-Laurent. Je ne sais pas si nous pouvons justifier les dépenses qui amélioreront la situation. M. Dingle voudra peut-être s'assurer de ce qui peut se faire.

M. HEALY: La ville de Montréal est encore disposée à dépenser \$295,000 afin d'aider le National-Canadien si seulement celui-ci voulait arrêter quelque plan.

M. GORDON: Parlez-vous au nom de la ville de Montréal?

M. HEALY: Oui, je parle au nom des gens de Montréal parce que je suis l'un des députés des Montréalais.

M. GORDON: Et vous me dites que la ville est prête à dépenser \$295,000?

M. HEALY: Oui. Il y a 14 ans on voulait construire un passage inférieur à cet endroit, mais la ville n'a pas voulu l'accepter. La guerre est ensuite venue et le Canadien-National ne pouvait plus se le permettre. Aujourd'hui, c'est la canalisation. Nous voulons, cependant, que le tunnel soit réparé, le terrain ne manque pas et le National-Canadien pourrait au moins construire un passage pour les piétons.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne s'agit-il pas du tunnel des rues Saint-Rémi et Atwater?

M. HEALY: Non. Il s'agit du tunnel de la rue Wellington où la ligne principale passe et va franchir le pont Victoria.

M. GORDON: Voici les renseignements que j'ai à ce sujet. Presque toutes les propositions relatives au déplacement de voies nécessitent par la canalisation entraînent un changement de la disposition du passage de la rue Wellington. Il serait donc très peu sage d'aviser au remplacement à un coût estimatif de plus d'un million de dollars avant la canalisation. La ville de Montréal le reconnaît.

M. HEALY: La ville a communiqué avec M. Dingle la semaine dernière. L'un des membres du conseil exécutif a dit à M. Dingle que s'il n'utilisait pas les \$295,000, la ville allait l'affecter à quelque autre fin.

M. DINGLE: C'est M. Hanly qui m'a téléphoné.

M. HEALY: Oui. Il fait partie de l'exécutif. Envoyez un homme dans une couple de jours examiner la situation et vous verrez bien ce qu'il en est. Il y a de la neige accumulée; elle est gelée actuellement, mais elle va commencer à fondre la semaine prochaine et l'eau coulera. Les gens ont enduré. Il s'agit de pauvres ouvriers et je ne vois pas pourquoi ils devraient endurer.

Le PRÉSIDENT: Ne pouvons-nous maintenant passer à l'article suivant? "Services de navires côtiers".

M. GORDON: Étant donné ce que vous avez dit, monsieur Healy, je vais faire faire une étude spéciale de la situation afin de m'assurer si nous pouvons faire quelque chose afin d'y apporter remède temporaire. Il y a qu'il faudrait dépenser une forte somme pour y remédier, somme qui serait dépensée en pure perte quand se réalisera la canalisation du Saint-Laurent. Si nous pouvons, cependant, améliorer la situation sans trop de frais, nous le ferons.

M. HEALY: Vous pourriez aménager un chemin pour les piétons.

M. GORDON: On me dit toujours que ces situations sont faciles à régler, mais, lorsque je me mets à les étudier, je constate qu'il en coûte de 250,000 à 2 millions de dollars.

M. HEALY: Je voudrais bien que vous chargiez un ingénieur d'aller voir ce qui pourrait se faire.

M. GORDON: Je le ferai certainement.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Services de navires côtiers".

M. MACDONNELL: Il semble que la construction de votre quai à Port-Arthur, commencée en 1952, ne sera pas terminée avant 1955. Il me semble que les travaux traînent.

M. GORDON: Il y a une réponse à cela. Le quai est appelé à répondre aux besoins de la mine *Steep Rock*. L'exécution des travaux marche au pas des besoins actuels. Les travaux s'exécutent selon les prévisions parce qu'ils doivent aller de pair avec d'autres besoins au fur et à mesure de la mise en valeur de la région de *Steep-Rock*.

Le PRÉSIDENT: "Services de navires côtiers".

M. MACLEAN: J'ai deux ou trois questions à poser au sujet du nouveau service de transbordement qui fonctionnera entre Sydney et Port-aux-Basques. Le nouveau transbordeur est le *William Carson*. Quelle espace sera affecté à bord du navire aux voitures et plus particulièrement aux camions?

M. GORDON: La page 13 du rapport renferme une photographie du nouveau transbordeur. C'est un des plus gros navires du genre qui pourra transporter 266 passagers et 58 automobiles ainsi que 800 tonnes de fret. Cela répond-il à votre question?

M. MACLEAN: De quel genre de fret s'agira-t-il? Le navire pourra-t-il transporter de gros camions comme les remorques, et le reste? Il pourra peut-être transporter des automobiles ou de petits camions, mais pas les gros camions.

M. GORDON: Sauf erreur, il pourra transporter des camions, mais notre recette sera réduite dans la mesure où le navire transportera des camions. Cependant, le navire est aménagé de façon à pouvoir transporter les camions. Quant au fret, il sera manutentionné suivant une méthode spéciale utilisant des containers. Vous n'ignorez pas que le transbordement se fait entre des voies ferrées à écartement normal sur la terre ferme et des voies à écartement étroit à Terre-Neuve. Nous chargerons le fret dans ces containers à Sydney et mettrons les containers à bord du navire. A Terre-Neuve, les containers passeront du navire aux wagons en plate-forme et continueront leur trajet sans plus ample manutention du contenu.

M. MACLEAN: Est-il exact de supposer que les camions pourront emprunter le navire?

M. GORDON: Oui, tout camion de dimensions normales comme ceux d'aujourd'hui. Si six camions et deux remorques étaient embarqués, il ne resterait environ que 75 p. 100 de l'espace pour les automobiles. Cela vous donne une idée de l'espace que prennent les camions au détriment des automobiles.

L'hon. M. CHEVRIER: Un comité composé de autorités du National-Canadien et des représentants du ministère des Transports et du gouvernement de Terre-Neuve a passé presque six mois à établir les détails du navire et c'est après consultation de ces gens que leurs recommandations ont été acceptées. Je crois qu'elles sont presque entièrement satisfaisantes.

M. MACLEAN: Je le suppose. Je songeais que l'achèvement de la nouvelle chaussée de Canso allait peut-être donner lieu à beaucoup de camionnage direct depuis les provinces Maritimes jusqu'à Terre-Neuve, à condition que le navire puisse transporter les camions.

L'hon. M. CHEVRIER: Le navire pourra les transporter, mais pas en grand nombre. Le navire pourra transporter de gros camions et des remorques.

M. MACLEAN: J'avais deux ou trois questions à poser au sujet des services entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a un crédit à cet égard au budget. Cela viendra plus tard.

M. FULTON: Compte-t-on que ces transbordeurs accuseront un excédent d'exploitation lorsqu'ils seront mis en service entre Nord-Sydney et Port-aux-Basques et entre Yarmouth et Bar-Harbor?

M. GORDON: Je ne le croirais pas.

M. FULTON: Des subventions devront donc être versées pour maintenir le service?

M. GORDON: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Une subvention est payée à l'égard de l'*Evangeline* depuis plusieurs années.

M. MACDONNELL: Sauf erreur, cette subvention s'impose, mais pourquoi faut-il maintenir la subvention à l'égard du service de Bar-Harbor?

L'hon. M. CHEVRIER: Depuis que je suis au ministère des Transports, j'ai voté chaque année une somme aux *Eastern Steamships* pour l'exploitation de l'*Evangeline* qui fait le service entre Boston (Maine) et Yarmouth. La raison en est qu'on a constaté que le service en valait la peine pour le tourisme ainsi que pour le transport des marchandises de la Nouvelle-Écosse jusqu'au Maine et que le gouvernement était justifié de verser une subvention.

M. FULTON: J'ai posé la question parce que le point se rattache à celui qui a été discuté à la Chambre aujourd'hui, c'est-à-dire le service de vapeurs. Il me semble bien que la subvention soit fondée.

L'hon. M. CHEVRIER: Elle se fonde sur des motifs tout à fait différents.

M. GORDON: Au sujet du transbordeur de Yarmouth, aucune décision n'a été prise quant au tarif. Il sera fixé en temps utile. On nous demandera sans doute d'indiquer quelles sont les possibilités quant à certains taux particuliers, et on décidera ensuite si le tarif doit être fixé à un niveau suffisant pour répondre aux frais ou si une subvention devra être versée.

M. CARTER: Je voudrais demander à M. Gordon si les containers dont il a parlé sont en réalité de gros fourgons sans roues. Comment ces containers seront-ils manutentionnés aux endroits de la ligne où on devra les faire passer d'un point à un autre?

M. GORDON: Ils s'ouvriront comme des fourgons ordinaires, et les marchandises en seront déchargées comme dans le cas des fourgons ordinaires. Ils seront fixés à des wagons en plate-forme et constitueront à toutes fins pratiques les wagons en plate-forme de Terre-Neuve.

M. CARTER: Pourra-t-on les faire passer d'un fourgon à l'autre?

M. GORDON: Non, nous ne le ferons pas.

M. CARTER: A Terre-Neuve, le container se trouvera sur un wagon en plate-forme?

M. GORDON: Tout comme s'il s'agissait d'un wagon couvert. A toutes fins pratiques, ce sera le wagon couvert de Terre-Neuve. Rien n'empêcherait de faire passer le container d'un wagon à un autre si cela faisait l'affaire.

M. CARTER: Voici ma deuxième question. Pouvez-vous me renseigner au sujet des progrès de la construction des deux navires plus petits?

M. GORDON: Oui. Je crois que la construction marche assez bien selon les prévisions. La livraison doit s'en faire en 1955. Nous espérons les mettre en service en 1955 mais nous ne pouvons pas donner plus de précisions pour le moment.

M. CARTER: Sont-ils construits d'après les mêmes prescriptions à peu près que celles du transbordeur de Bar-Harbor?

M. GORDON: D'après les mêmes prescriptions générales.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est "Service des communications".

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Méthodes et recherches"?

M. MACDONNELL: Je voulais demander des renseignements au sujet de la transmission mécanique des cartes météorologiques. Qui fait usage de ces cartes et s'agit-il d'une entreprise commerciale?

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministère de la Défense nationale et celui des Transports en font usage.

M. MACDONNELL: C'est donc un service?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

"Méthodes et recherches"?

Adopté.

M. JAMES: Le paragraphe 29 mentionne une amélioration des messageries dans la région du terminus de Toronto. Étant de ceux qui se sont plaints l'an dernier du très médiocre service de messageries, je voudrais remercier M. Gordon au nom de la région et lui déclarer que la situation est très nettement améliorée. Voici, cependant, la seule chose que je voudrais savoir. Quand le service était très médiocre, une forte partie du trafic a dû être confiée aux camions. Je me demande maintenant si on a fait un effort concentré afin d'y remédier et si les gens de la région savent que le service des messageries s'est amélioré et est revenu au chemin de fer?

M. GORDON: Vous vous souvenez qu'il y a eu entre temps une très vilaine grève de camionneurs qui a permis à beaucoup de gens de découvrir les installations de notre service de messageries. Nous allons donc, à tout prendre, obtenir du nouveau trafic.

M. GILLIS: Au sujet du paragraphe 30, je voudrais faire la lumière sur un point. Vous avez dit qu'on n'avait pu obtenir de rails des aciéries canadiennes. Vos commandes ont-elles été confiées à ces compagnies assez tôt pour leur permettre de commencer la production et de faire des livraisons?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Ce n'était donc pas la faute du chemin de fer?

M. GORDON: Nous avons communiqué avec les aciéries assez tôt pour leur permettre de remplir nos commandes, mais le régime de production des aciéries au moment où nous avons communiqué avec elles ne leur a pas permis de remplir les commandes.

M. MACDONNELL: Cela signifie-t-il qu'elles affectaient l'acier à d'autres fins?

M. GORDON: Oui, elles s'en servaient à d'autres fins et peut-être pour répondre à des besoins prioritaires de la Défense nationale. Songeons que nous parlons de commandes passées à l'automne de 1952. Pour nous les livrer à temps, les aciéries devaient nous livrer les rails au plus tard en février 1953 afin que nous puissions mettre à exécution notre programme au cours de l'été de 1953.

M. GILLIS: Je songe en particulier à l'aciérie de Sydney. Elle fait très peu de fabrication, mais elle produit des rails qu'elle expédie dans le monde entier. En 1953, elle a congédié 1,650 ouvriers.

M. GORDON: En novembre 1953.

M. GILLIS: C'est exact. Peut-on conclure de là que l'organisation avait été très mauvaise durant quelques mois antérieurs?

M. GORDON: Je ne pourrais pas le confirmer.

M. GILLIS: Je ne m'attends pas que vous le fassiez, mais j'entends examiner l'affaire de près et en trouver la raison.

M. GORDON: Si vous en trouvez la raison, voudriez-vous me la faire connaître?

M. GILLIS: Je veux trouver si les chemins de fer n'ont pas su passer leurs commandes à temps.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons maintenant aux "Généralités". Nous n'avons pas progressé comme nous le pensions. Le Comité préférerait-il continuer et terminer l'étude du rapport ce soir ou bien siéger à 10 heures demain matin?

M. POULIOT: Ne vaudrait-il pas mieux commencer à 11 heures demain matin?

Le PRÉSIDENT: Si nous pouvions en finir ce soir, nous pourrions commencer à 11 heures demain matin. Il ne reste qu'une page à étudier.

M. POULIOT: L'article relatif au personnel est très important et pourra donner lieu à des questions qui exigeront sans doute beaucoup de temps. Je suis prêt à siéger jusqu'à minuit; cela m'est égal.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous poursuivre?

M. POULIOT: Je crois que nous devrions nous ajourner à demain afin de prendre connaissance de la correspondance que nous avons reçue aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous commencer à siéger à 10 heures demain matin?

M. POULIOT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cela plait-il au Comité?

Adopté.

Des VOIX: Du moins M. Pouliot est-il satisfait.

M. POULIOT: Je m'en remets à la majorité des membres du Comité. J'en ai assez ce soir et j'ai besoin d'une bonne nuit de sommeil pour reprendre la tâche demain.

M. MACDONNELL: Ne pourrions-nous pas nous ajourner jusqu'à 10 h. 30 demain matin?

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne jusqu'à 10 h. 30 demain matin.

Le Comité s'ajourne.

TÉMOIGNAGES

30 mars 1954,
10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre. Le secrétaire m'informe qu'Air-Canada nous a remis des exemplaires de son budget d'exploitation pour l'année 1954. Comme les gens d'Air-Canada désirent se présenter demain matin vers 10 heures pour l'étude de leur rapport, je vais demander au secrétaire de distribuer dès maintenant des exemplaires du budget.

Nous en sommes rendus à la section des "Généralités" du rapport du National-Canadien. Le premier article est "Nouveaux embranchements". A-t-on des questions à poser au sujet de cet article?

Adopté.

L'article suivant est "Nouvel hôtel".

M. FULTON: A ce sujet, je suis sûr que nous aurions tous grand intérêt à jeter les yeux sur les pages 15 à 18 du rapport annuel où il est question du terminus de Montréal. Il se pose ici deux ou trois questions.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, si je puis vous interrompre un moment, je dois vous dire que la question du terminus de Montréal figure au budget d'immobilisations de 1954. Vous pourriez peut-être poser vos questions au moment de l'étude du budget plutôt que maintenant afin d'éviter la répétition des questions à ce sujet.

M. FULTON: Je veux me renseigner non pas tant sur le financement du terminus, que sur les perspectives de l'hôtel.

M. GORDON: J'avais songé à traiter la question en détail en même temps que celle des hôtels au budget d'immobilisations. Je crois que cela serait plus satisfaisant.

M. FULTON: Parfait.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

Adopté.

L'article suivant est "Concurrence". A-t-on des questions à poser?

M. FRASER (*Peterborough*): Que faites-vous pour concurrencer les autobus?

M. GORDON: Je ne puis que vous répondre de façon générale. Comme l'indique le rapport à la page 20, nous avons mis en pratique une foule d'idées nouvelles afin d'attirer le trafic. Nous avons en outre, naturellement, consacré beaucoup d'argent à nous procurer du nouveau matériel à voyageurs et à améliorer en général nos installations du service des voyageurs à tel point que nous espérons amener les gens à se rendre compte du confort véritable qu'offre le chemin de fer. Les nouvelles voitures à voyageurs que nous avons commandées il y a deux ans ne font que commencer à entrer en service. L'automne prochain, nous aurons en service un matériel bien amélioré qui nous permettra non seulement de relever très considérablement le niveau du service des grandes lignes mais, par conséquent, d'améliorer aussi le service des embranchements. Voici une brochure que nous avons publiée récemment et qui décrit en détail le nouveau matériel et les nouvelles installations, propres à attirer les voyageurs, que nous mettons en service. Je crois que vous trouverez cette brochure très intéressante.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

M. HAHN: Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet de la concurrence dans le domaine des marchandises.

M. GORDON: Je verrai à ce que chaque membre du Comité ait un exemplaire de la brochure.

M. HAHN: Au sujet de la concurrence dans le domaine des marchandises, les dirigeants d'une société privée avec qui je causais il y a quelques mois ont dit que la raison principale pour laquelle ils emploient le camion c'est que le chemin de fer est très lent en comparaison du camion. Si des marchandises expédiées sont déchargées à Moncton ou à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, par exemple, les bulletins d'expédition par le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien,—peu importe la compagnie,—n'arrivent qu'une semaine plus tard. Il n'en est pas ainsi dans le cas du camionnage. Il s'agit d'accélérer le transport des marchandises. Serait-il possible d'accélérer notre service des marchandises?

M. GORDON: C'est une condition de la concurrence qui nous confronte en tout temps. Les camionneurs vous diront, tout naturellement, combien leurs services sont meilleurs que ceux des chemins de fer et nous convenons leurs services le camion peut fournir un meilleur service de porte à porte que le chemin de fer dans certains domaines. Il n'est pas juste, cependant, de dire que le transport des marchandises sur rail comporte un délai comme celui que vous avez mentionné. Le transport sur rail se fait d'habitude suivant un horaire et les expéditeurs, qui savent fort bien quand ils doivent s'attendre à l'arrivée des marchandises, peuvent prendre leurs dispositions en conséquence. Le grand élément du transport sur rail est d'habitude la question de prix et c'est le grand atout que nous avons actuellement vis-à-vis du camion. Il y aura toujours des cas particuliers où le service sera en faute et je ne doute pas le moins du monde que si nous examinions le dossier du camionnage, nous verrions des cas où le camionnage est aussi en faute. De fait, il arrive si souvent au camionnage de faire défaut quand survient une grosse tempête que les chemins de fer doivent s'acquitter de ses obligations à sa place.

M. HAHN: La société dont je parle, semble-t-il, fait usage des deux services et a constaté que le camion est beaucoup plus rapide que le chemin de fer.

M. GORDON: Tout dépend du service particulier en cause. Je conviens sans difficulté que le camion présente certains avantages sur le chemin de fer, mais le chemin de fer a aussi certains avantages sur le camion, et c'est le moyen de transport qui présente une marge d'avantages que l'expéditeur utilise.

M. HAHN: Vous êtes convaincu, par conséquent, que les marchandises sont transportées aussi rapidement?

M. GORDON: Non, je n'en serai jamais convaincu. Une des préoccupations constantes de tout administrateur de chemin de fer est d'améliorer le service. Par contre, je n'accepte pas le principe général que vous avez posé au début. Nous nous efforçons constamment d'améliorer notre service, cela ne fait pas de doute, et, comme on l'a déjà mentionné, nous avons réduit de 38 heures l'horaire des convois de marchandises entre Toronto et Vancouver. Naturellement, le service des points intermédiaires s'est aussi amélioré en même temps. L'horaire entre Toronto et Vancouver est maintenant réduit à 114 heures.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, je voudrais simplement demander à M. Gordon si le National-Canadien transporte maintenant des remorques de Toronto à Montréal? Je crois que vous avez dit l'an dernier que vous chargiez des remorques sur un ou deux wagons?

M. GORDON: Il en a été question au début du rapport. Vous verrez que nous avons déjà traité le point.

Le PRÉSIDENT: "Réorganisation de la corporation".

M. FULTON: J'ai une question à poser au sujet de la concurrence. Vous avez fort réussi à augmenter le volume des messageries?

M. GORDON: Oui, le volume des messageries a été considérablement augmenté et nous espérons améliorer cette branche de notre service, particulièrement à la suite de l'accélération réalisée à Toronto et dont on a parlé hier.

M. FULTON: Vous rivalisez en un sens avec les Postes mais aussi avec le camion, n'est-ce-pas?

M. GORDON: Oui, avec les Postes, avec les camions, et en un sens, avec notre propre service de wagnonnées partielles.

M. FULTON: Croyez-vous pouvoir amplifier votre service de messageries de façon à rivaliser avec le camion, ou bien les messageries comptent-elles très peu? Y a-t-il moyen d'augmenter le volume des marchandises transportées actuellement par les messageries?

M. GORDON: Je le crois. Il s'agit de vendre nos services aux expéditeurs. Le transport par messageries coûte plus cher. Il faut aussi tenir compte de la composition du trafic ainsi que des installations que nous pouvons adopter. La question est constamment à l'étude et je crois que nous avons démontré que nos messageries ont été fort accélérées. Naturellement, la rapidité est l'élément que doit payer l'expéditeur.

M. FULTON: Le trafic des messageries est surtout constitué de denrées périssables?

M. GORDON: Les denrées périssables en constituent une part importante et nous avons aussi beaucoup d'autre trafic.

Le PRÉSIDENT: Adopté

L'article suivant est "Réorganisation de la corporation".

M. FULTON: Vous mentionnez deux compagnies de communications au bas du paragraphe 15. Quelles sont-elles?

M. GORDON: Il s'agit des *Canadian National Telegraphs* qui au moment de la fusion, ont pris en charge la *Canadian Northern Telegraph Company* et la *Grand Trunk Pacific Telegraph Company*. La raison principale pour laquelle les deux compagnies ont été gardées distinctes jusqu'à maintenant c'est que la *Grand Trunk Pacific Telegraph Company* avait certains pouvoirs qui n'étaient pas aussi bien définis que ceux de la *Canadian Northern Telegraph Company*. Nous avons donc tenu les deux compagnies distinctes, mais nous cherchons aux fins de la réorganisation à remédier à cet état de choses. Les avocats ont maintenant trouvé des moyens qui leur permettent, croient-ils, de réunir les deux chartes et de former une seule compagnie tout en lui conservant les droits juridiques que possédait chacune séparément.

M. FULTON: Les hôtels que vous mentionnez ne sont pas non plus constitués en une seule compagnie? Ils sont simplement la propriété du National-Canadien?

M. GORDON: Je n'ai pas saisi la dernière partie de votre question.

M. FULTON: Les hôtels constituent actuellement un actif immobilier appartenant au National-Canadien au lieu de constituer chacune une compagnie distincte.

M. GORDON: Le bilan ne s'en ressentira pas. En vertu de nos plans actuels, la compagnie hôtelière continuera de former partie de l'actif de la compagnie ferroviaire.

M. FULTON: Mais les hôtels constitueront un avoir en actions plutôt qu'un avoir en immeubles?

M. GORDON: A l'heure actuelle, certains hôtels constituent des compagnies distinctes, comme vous le savez. Nous entendons, après avoir tiré au clair la question des titres, réunir ensemble toutes les compagnies pour former une compagnie détenant des hôtels. Chaque hôtel, cependant, demeurera une en-

tité distincte pour fins d'exploitation. Leur actif sera néanmoins transféré à une compagnie hôtelière qui détiendra tous les intérêts du National-Canadien dans les hôtels.

M. FULTON: Voici, cependant, le point que je voulais éclaircir. Quand ces hôtels ont été constitués, j'avais l'impression que la société ferroviaire possédait simplement un actif immobilier au lieu d'être la détentrice des actions d'une compagnie de portefeuille. Le Château Laurier constitue-t-il une compagnie? Y a-t-il une compagnie qui le détient?

M. GORDON: Oui, chaque hôtel est détenu par une compagnie.

M. FULTON: Il y en a une?

M. GORDON: Oui, mais la difficulté tient à ce que la situation des titres est très embrouillée. Certains des hôtels appartenaient au *Grand Trunk* et d'autres lui étaient confiés pour fins d'exploitation. D'autres appartenaient au *Canadian Northern* et d'autres au *Grand Trunk Pacific*, et le reste. Le Château Laurier, autant que je me souviens, était un hôtel du *Grand Trunk*.

M. FULTON: Voilà la raison pour laquelle il ne figure pas dans vos placements?

M. GORDON: Oui. Nous établissons une société de portefeuille qui achètera et exploitera les hôtels. Chaque hôtel continuera de figurer dans la comptabilité comme une entité distincte. L'ensemble des résultats d'exploitation de tous les hôtels continuera de revenir au National-Canadien par l'intermédiaire de la société de portefeuille. Nous n'organiserons pas la compagnie hôtelière sur le pied d'une compagnie d'exploitation autonome sous tous rapports. Certains services administratifs seront assurés à la compagnie hôtelière par le National-Canadien.

M. FULTON: Le Parlement sera saisi des projets de loi constituant la compagnie?

M. GORDON: Nous sommes à la veille maintenant de soumettre nos recommandations définitives au gouvernement au sujet de toutes les formalités légales, y compris les transferts, les décrets du conseil, et le reste.

M. MACDONNELL: Cela signifie-t-il qu'ensuite au lieu d'avoir un placement de 54 millions de dollars dans la compagnie, nous aurons des biens matériels qui paraîtront au bilan du National-Canadien?

M. GORDON: Le National-Canadien a un bilan d'ensemble et l'actif et la le passif de la compagnie hôtelière, pleine filiale du National-Canadien, y figureront.

M. MACDONNELL: Vous entendez la compagnie hôtelière appartenant au National-Canadien?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Où figure-t-elle actuellement, au poste des placements dans les filiales?

M. ARMSTRONG: Les hôtels ne figurent pas parmi les placements dans les filiales. Il s'agit de compagnies qui ne figurent pas dans le bilan consolidé.

M. MACDONNELL: Vous indiquez les placements dans les filiales qui ne figurent pas au bilan d'ensemble?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. MACDONNELL: Ils figurent aux recettes?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. MACDONNELL: Les chiffres seront alors fort changés?

M. ARMSTRONG: Non, il n'y aura aucun changement dans le tableau d'ensemble.

M. GORDON: Je crois saisir la difficulté de M. Macdonnell. Actuellement, les hôtels figurent à titre de services du National-Canadien au même titre que le service des messageries. Les recettes des hôtels sont actuellement portées dans celles du National-Canadien, les hôtels constituant un service du chemin de fer. Une fois la réorganisation accomplie, nous aurons une compagnie de portefeuille hôtelière et les résultats définitifs de l'exploitation des hôtels dans l'ensemble figureront au compte de revenu du réseau.

M. MACDONNELL: Où, par exemple, figure actuellement l'actif des hôtels au bilan?

M. GORDON: A l'actif du bilan consolidé, à la page 22, au poste "Propriétés diverses".

M. MACDONNELL: En somme, aucun changement ne sera de ce fait apporté au chiffre de l'actif total, mais un remaniement juridique sera seul exécuté pour fins de simplification et de commodité.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

"Coopération en vertu de la loi Canadien-National Pacifique-Canadien, 1933"?

Adopté.

"Personnel"?

Adopté.

Je demande que l'on propose l'adoption du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1953.

M. FOLLWELL: J'en propose l'adoption.

M. WEAVER: J'appuie la motion.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous abordons maintenant le budget d'immobilisations du National-Canadien pour l'année 1954. Vous verrez, si vous voulez bien passer aux pages 1 et 2 du budget...

M. MACDONNELL: Monsieur le président, le président du National-Canadien ne désire-t-il pas dire un mot du bilan consolidé ou bien en parlera-t-il dans la préface?

M. GORDON: J'ai pris pour acquis que nous avons terminé l'étude du rapport annuel et du bilan et que nous passions au budget d'immobilisations.

M. MACDONNELL: Je croyais que vous auriez dit un mot ou deux au sujet de changements apportés au bilan depuis l'an dernier. Y a-t-il des changements?

M. GORDON: Vous verrez que les tableaux comme celui de la page 30 vous en donnent le détail. Tout d'abord, les "Immobilisations" font voir les dépenses de 1953. Chacun des tableaux annexés au rapport fera ressortir les changements apportés aux différents articles du bilan.

NATIONAL-CANADIEN
RÉSUMÉ DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES ET DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS REQUISES—ANNÉE 1954
BUDGET D'IMMOBILISATIONS

AUTORISATIONS FINANCIÈRES	1954			Page	1953		AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS	
	Entreprises non déjà autorisées	Entreprises déjà autorisées	Total		Chiffre budgétaire	Chiffre effectif		
	\$	\$	\$		\$	\$		
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS								
<i>Généralités (sauf nouveau matériel)</i>								
Obligations à contracter et à acquitter en 1954.....	13,226,270		13,226,270	2	12,323,366	31,692,931	(1) Nous demandons l'autorisation de contracter des obligations pour une somme de \$12,855,931 à l'égard d'additions et améliorations générales (sauf le nouveau matériel), dont l'échéance ne tombera pas dans l'année civile courante.	
Obligations autorisées avant 1954 et à acquitter en 1954.....		22,515,870	22,515,870	.....	35,561,634		
Obligations autorisées et contractées avant 1954 et à acquitter avant le 1 ^{er} juillet 1954.....		8,957,860	8,957,860	.....	.....	
Total—Généralités.....	13,226,270	31,473,730	44,700,000		47,885,000	31,692,931		
<i>Construction d'embranchements</i>								
Sherridon-Lynn-Lake (Autorisée par le chap. 44 des Statuts du Canada, 1951).....				6	2,758,513	2,758,513		
Terrace-Kitimat (Autorisée par le chap. 20 des Statuts du Canada, 1952).....		6,200,000	6,200,000	7	6,580,000	4,504,216		
Total—Construction d'embranchements.....		6,200,000	6,200,000		9,338,513	7,262,729		
<i>Nouveau matériel</i>								
Obligations autorisées et contractées avant 1954 et à acquitter avant le 1 ^{er} juillet 1954.....		63,646,000	63,646,000	3	31,707,000	28,623,459		
Obligations contractées avant 1954 et à acquitter en 1954.....		44,054,000	44,054,000	3	47,584,685	47,716,913		
Obligations à contracter en 1954 (\$63,032,195) et à acquitter en 1954 à concurrence de \$39,392,195.....	39,332,195		39,332,195	4	9,959,000	9,657,990		
Total—Nouveau matériel.....	39,332,195	107,700,000	147,032,195		89,250,685	85,998,326		

(2) Nous demandons l'autorisation de commander le matériel nouveau mentionné au budget de 1954, au montant de \$23,700,000 (voir page 4), et dont aucune tranche ne sera livrée en 1954.

ACQUISITION DE TITRES.....	11,236,500	11,236,500	5	293,000	1,033,700
	63,794,965	145,373,730		146,767,198	125,987,722
CAPITAL D'EXPLOITATION ADDITIONNEL.....				15,000,000	15,000,000
Total—Budget d'immobilisations....	63,794,965	145,373,730		161,767,198	140,987,722
Moins: Disponibilités provenant des réserves pour dépréciation et de l'amortissement de l'escompte sur la dette.....		19,545,000		19,900,000	15,979,221
Disponibilités provenant de la vente d'actions privilégiées.....		20,655,000		21,600,000	20,898,674
		168,968,695		120,267,198	104,109,827
Moins: \$72,603,860, soit \$8,957,860 pour Additions et améliorations générales et \$63,646,000 pour Nouveau matériel, qui font déjà l'objet d'une autorisation de financement en vertu de la loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, 1953, article 3 (1) c).....		72,603,860		31,707,000	28,623,459
Chiffre net des autorisations financières requises.....		96,364,835		88,560,198	75,486,368

(3) Nous demandons aussi que le ministre des Finances soit autorisé à consentir des avances en 1955, avant la promulgation de la loi sur le financement et la garantie de 1955, à concurrence de \$45,000,000 sur des immobilisations effectuées à l'égard de nouveau matériel commandé en vertu de l'autorisation demandée au poste (2) ci-dessus ou d'une autorisation semblable renfermée dans des lois sur le financement et la garantie antérieures et à l'égard d'obligations relatives à des additions et améliorations générales contractées en vertu de l'autorisation demandée au poste (1) ci-dessus ou d'une autre autorisation.

PRÉVISIONS RELATIVES AU COMPTE DU REVENU

	1954		1953	
	Chiffre estimatif		Chiffre budgétaire	Chiffre effectif
	\$		\$	\$
Recettes d'exploitation.....	688,500,000		720,000,000	696,622,451
Dépenses d'exploitation.....	643,700,000		676,600,000	659,049,086
Recette nette d'exploitation.....	44,800,000		43,400,000	37,573,365
A prélever sur le revenu net.....	12,900,000		14,700,000	9,242,022
Applicable au paiement des intérêts.....	31,900,000		28,700,000	28,331,343
Intérêts sur la dette consolidée envers le public.....	25,500,000		21,600,000	21,575,180
Intérêts sur les prêts de l'État.....	5,900,000		6,700,000	6,512,046
Excédent des revenus.....	500,000		400,000	244,017

NATIONAL-CANADIEN
AUTORISATIONS FINANCIÈRES—BESOINS DE 1954 PAR RÉGION, SERVICE, ETC.

	Région de l'Atlan- tique	Région de Terre- Neuve	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres	Total	Dépenses non déjà autorisées	Dépenses déjà autorisées
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
VOIE										
Nouvelles lignes.....				153,800				153,800	153,800	
Lignes abandonnées — Lignes principales et embranchements				Cr. 41,880				Cr. 41,880	Cr. 41,880	
Rails et boulons—selles d'appui et ancrés.....	1,833,865	172,916	2,806,405	3,064,459	418,300	133,946		8,429,891	8,267,831	162,000
Ballast.....	376,097	56,236	13,174	32,600		25,583		503,690	471,090	32,600
Amélioration de la voie.....	92,970	88,845	11,939	215,298	34,800	3,000		446,852	340,452	106,400
Grands terminus.....	374,969	83,000	6,185,024	1,062,161	1,160,000			8,865,154	3,566,359	5,298,795
Voies de cour et d'évitement...	114,974	75,725	1,199,553	2,518,616	31,400	15,066		3,955,334	2,448,010	1,507,324
Machines servant à la construc- tion de la voie.....	322,981	99,927	784,205	238,830	15,000	10,488		1,471,431	1,406,831	64,600
Ponts, estacades et ponceaux....	336,959	37,987	556,099	2,237,029	70,200	101,378		3,339,652	1,813,418	1,526,234
Tunnels.....				167,500				167,500	167,500	
Garde des passages à niveau....	45,510		298,881	Cr. 3,615	Cr. 262,600	22,443		100,619	Cr. 131,436	232,055
Stations et installations.....	718,609	132,209	4,755,140	3,729,496	21,604	16,455		9,373,513	5,479,734	3,893,779
Postes d'alimentation d'eau.....	2,140	16,530	90,449	39,650				148,769	73,275	75,494
Postes à combustible.....	120,230	119,162	407,786	1,454,605	3,400	91,898		2,197,081	1,932,952	264,129
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	131,362	56,043	2,633,735	1,760,074	267,095	17,907		4,866,216	2,697,027	2,169,189
Bassins et quais.....				2,435,240	60,000			2,495,240	63,960	2,431,280
Élévateurs à grain.....			176,000	125,000				301,000	62,500	238,500
Signaux et enclenchements.....	Cr. 11,463		476,097	3,426,650	47,700			3,938,984	1,667,334	2,271,650
Terrains.....			195,196	2,780	6,300			204,276	204,276	
Lignes d'électrification.....			Cr. 190,335					Cr. 190,335	Cr. 190,335	
Généralités—Y compris faux frais divers.....	941,954	746,366	4,923,052	3,612,038	681,980	35,000		12,966,728	7,443,121	5,523,607
Propriétés exploitées séparément								1,156,063	1,032,323	123,740
Communications—Commerciales								15,724,720	10,876,992	4,847,728
Communications—Ferroviaires.								485,034	373,848	111,186
Hôtels.....								5,309,630	4,985,861	323,769
MATÉRIEL										
Améliorations générales.....							1,785,021	1,785,021	692,840	1,092,181
Transformations.....							1,384,874	1,384,874	699,759	685,115
Divers.....	6,832	19,600	9,858	4,600	22,200	7,519		279,061	312,355	37,315
Matériel réformé.....								Cr. 9,832,596	Cr. 9,832,596	
	5,407,989	1,704,546	25,332,258	26,234,931	2,577,379	480,683	18,318,145	80,055,931	47,037,201	33,018,730

			Cr.	Cr.	Cr.	Cr.	Cr.	Cr.	Cr.	
Engagements—Non acquittables en 1954.....			1,523,873	4,335,099	836,000	12,839	6,148,120	12,855,931	11,310,931	1,545,000
	5,407,989	1,704,546	23,808,385	21,899,832	1,741,379	467,844	12,170,025	67,200,000	35,726,270	31,473,730
Moins la partie des entreprises non terminée durant l'année.....								22,500,000	22,500,000	.....
Nouveau matériel.....								44,700,000	13,226,270	31,473,730
								147,032,195	39,332,195	107,700,000
EMBRANCHEMENTS										
Sherridon-Lyn-Lake.....										
Terrace-Kitimat.....								6,200,000	.....	6,200,000
Net—Additions et améliorations.....								197,932,195	52,558,465	145,373,730
CAPITAL D'EXPLOITATION ADDITIONNEL.....								11,236,500	11,236,500	.....
ACQUISITION DE TITRES.....								209,168,695	63,794,965	145,373,730
Moins: Disponibilités provenant des réserves pour dépréciation et de l'amortissement de l'escompte sur la dette.....								19,545,000		
Disponibilités provenant de la vente d'actions privilégiées.....								20,655,000		
								168,968,695		
Moins: \$72,603,860, soit \$8,957,860 pour Additions et améliorations générales et \$63,646,000 pour Nouveau matériel, qui font déjà l'objet d'une autorisation de financement en vertu de la loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, 1953, article 3 (1) c).....								72,603,860		
CHIFFRE NET DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES REQUISES.....								96,364,835		

NATIONAL-CANADIEN

NOUVEAU MATÉRIEL

*National -Canadien—Nouveau matériel**Coût estimatif*

Nous demandons l'autorisation de financer le nouveau matériel ci-dessous dont la commande a été autorisée par des lois sur le financement et la garantie d'années antérieures:

Locomotives diesel-électriques

- 6 locomotives de manœuvre de 1,000 h.p.
- 25 locomotives de manœuvre de 900 h.p.
- 15 locomotives de manœuvre de 660 h.p.

Matériel à voyageurs

- 30 fourgons
- 218 wagons ordinaires
- 5 wagons ordinaires (Terre-Neuve)
- 20 wagons-restaurants
- 17 wagons-salons
- 104 wagons-lits
- 1 wagon-lit (Terre-Neuve), ameublement, etc.

Matériel à marchandises

- 2,850 wagons couverts
- 100 wagons couverts
- 100 wagons couverts (G.T.W.)
- 100 wagons couverts (Terre-Neuve)
- 100 wagons en plate-forme (G.T.W.)
- 100 wagons en plate-forme (Terre-Neuve)
- 10 wagons en plate-forme gros porteurs
- 500 wagons-tombereaux
- 401 wagons-tombereaux (G.T.W.)
- 300 wagons-trémies
- 200 wagons-trémies—couverts
- 200 wagons-trémies à minerai
- 100 wagons frigorifiques (G.T.W.)
- 15 wagons à bestiaux (Terre-Neuve)

Matériel de service

- 15 wagons à bascule pneumatiques
- 5 wagons à bascule pneumatiques (G.T.W.)
- 330 wagons à ballast
- 1 grue *Burro*—Modèle 40
- 1 grue-locomotive—50 tonnes (G.T.W.)
- 2 grues-locomotives—40 tonnes
- 2 grues-locomotives—30 tonnes
- 4 chasse-neige

Moteurs de traction

Coût estimatif: \$107,700,000, à financer comme il suit:

Au titre de la loi sur le financement et la garantie de 1953, article 3 (1) c).....	\$ 63,646,000
Financement additionnel demandé, 1954.....	44,054,000

Commandes de matériel, additionnel, 1954

Nous demandons l'autorisation de commander et, à concurrence du montant indiqué, de financer le nouveau matériel ci-dessous:

Locomotives diesel-électriques

- 52 locomotives de ligne à marchandises de 1600-1750 h.p.
- 15 locomotives de signe à marchandises de 1600-1750 h.p. (G.T.W.)
- 38 locomotives de ligne à voyageurs de 1600-1750 h.p.
- 18 locomotives de manœuvre sur ligne de 1600-1750 h.p.
- 2 locomotives de manœuvre sur ligne de 1600-1750 h.p. (G.T.W.)
- 2 locomotives de manœuvre sur ligne de 1500-1600 h.p. (C.V.R.)
- 38 locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 h.p.
- 4 locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 h.p. (G.T.W.)
- 5 locomotives de manœuvre sur ligne de 800 h.p.
- 5 locomotives de manœuvre de 900-1000 h.p. (G.T.W.)

Matériel à voyageurs

- 30 fourgons
- 50 wagons frigorifiques à messageries
- 1 wagon automoteur (*Budd RDC*)

Matériel à marchandises

- 1,750 wagons couverts
- 100 wagons en plate-forme gros porteurs
- 200 wagons-tombereaux
- 50 wagons-tombereaux à minerai
- 100 wagons-trémies couverts (G.T.W.)
- 200 wagons frigorifiques

Matériel de service

- 1 wagon à bascule pneumatique (C.V.R.)
- 1 gue *Burro*—Modèle 40
- 2 grues-locomotives—30 tonnes
- 1 grue de secours—250 tonnes
- 1 wagon en plate-forme
- 1 chasse-neige
- 1 chasse-neige (C.V.R.)
- 3 épandeurs *Jordan*
- Moteurs de traction (24) et truck (1)

Prévision pour matériel spécial d'expérimentation et pour de nouveaux genres de matériel dont l'essai sera fait en service.

Coût total estimatif: \$63,032,195, dont un montant de \$39,332,195 sera requis pour couvrir les livraisons prévues pour 1954.....\$

39,332,195

Total.....\$ 147,032,195

NATIONAL-CANADIEN
ACQUISITION DE TITRES

	Chiffre budgétaire de 1953	Chiffre effectif de 1953	Chiffre budgétaire de 1954
	\$	\$	\$
TORONTO TERMINAL RAILWAYS (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	Cr. 530,000	.....	463,000
NORTHERN ALBERTA RAILWAYS (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	550,000	715,000	500,000
CHICAGO AND WESTERN INDIANA RAILROAD Avances en vertu des ententes du 1 ^{er} mars 1936 et du 1 ^{er} mai 1952.....	270,500	316,700	272,000
ATLANTIC AND ST. LAWRENCE RAILROAD Achat de capital social.....	1,500	2,000	1,500
THE SHAWINIGAN FALLS TERMINAL RAILWAY Co. (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	1,000	.....	.....
TOTAL.....	293,000	1,033,700	1,236,500
LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA Immobilisations.....	.....	.....	10,000,000
TOTAL GÉNÉRAL.....	293,000	1,033,700	11,236,500

NATIONAL-CANADIEN

*Construction d'un nouvel embranchement reliant Sherridon à Lynn-Lake,
province du Manitoba*

Autorisée par le chapitre 44 des Statuts du Canada, 1951

Millage total estimatif..... 155 milles

Dépense totale estimative..... \$16,933,750

Progrès des travaux

Le déblayage, le régalaage, etc., l'installation des ponceaux, l'érection d'une ligne téléphonique temporaire, l'érection des bases de béton de ponts en acier et l'érection de superstructures d'acier sont achevés et les rails se trouvaient posés jusqu'à Lynn-Lake le 23 octobre 1953.

L'embranchement comprend actuellement 143.93 milles de voie principale, 4.06 milles de voies d'évitement et 2.44 milles de voies de cour, soit un total de 150.41 milles.

La ligne a été inspectée par l'ingénieur de la Commission des transports du 27 au 29 octobre et la Commission a ensuite rendu les ordonnances n^{os} 82507 et 82772, datées du 5 novembre et du 18 novembre 1953, autorisant l'exploitation de la ligne.

De bons dépôts de gravier ont été découverts aux milles 81.5, 95, 112 et 123 et des ballastières y ont été établies. La voie principale a fourni deux étages de ballast de Sherridon au mille 75 et un premier étage jusqu'à Lynn-Lake.

On est à établir des sections d'entretien de la voie d'une étendue de 12 milles en moyenne; on est à établir des bâtiments,—habitation du contremaître de section, maisons pourvues de couchettes et resserre,—à des endroits situés à peu près au centre de chaque section.

La gare et l'agence ont été ouvertes à Lynn-Lake le 20 novembre 1953.

La *Sherritt-Gordon Mines Ltd.* expédie du concentré de nickel à Fort-Saskatchewan (Alb.) et du concentré de cuivre doit être expédié à Copper-Cliff et à Noranda (P. Q.).

La pêche commerciale se pratique à Reindeer-Lake et du poisson frais est livré à Lynn-Lake d'où il est expédié par messageries. La pêche se pratique aussi à Russell-Lake et à d'autres grands lacs et des expéditions sont faites à partir des voies de service aux milles 104.5 et 58.

Le service assuré jusqu'ici comprend un train mixte chaque semaine qui quitte Sherridon le vendredi pour arriver à Lynn-Lake le soir et qui retourne à Sherridon le samedi. Des trains pour le transport d'autres marchandises sont mis en circulation selon le besoin.

Au cours de 1954, après la fonte des neiges, des travaux d'égouttement, de ballastage et de revêtement s'imposeront et on s'attend que la voie posée dans les marécages profonds s'enfoncera sensiblement, ce qui donnera lieu à des travaux de remplissage. Il faudra aussi effectuer de l'enrochement afin de protéger les talus exposés à l'érosion causée par le courant direct des eaux à l'extrémité du pont, et le reste.

Il reste encore à construire à Lynn-Lake la remise à locomotives, le poste d'huile combustible, le dortoir des mécaniciens et les habitations des employés.

Une somme de \$15,878,271 était déjà dépensée au titre de la loi (décret du conseil n° 4348, modifié par le décret n° 1953-1804) au 31 décembre 1953.

La dépense estimative de 1954 est fixée à \$1,055,479, dont 1 million devrait être dépensé après le 31 mars 1954.

NATIONAL-CANADIEN

*Construction d'un nouvel embranchement reliant Terrace à Kitimat,
province de la Colombie-Britannique*

Autorisée par le chapitre 20 des Statuts du Canada, 1952

Millage total estimatif:..... 46 milles

Dépense totale estimative:.....\$11,500,000

Progrès des travaux

Le régalage est terminé dans la proportion de 97 p. 100 depuis le mille 0, vis-à-vis de la gare de Terrace, jusqu'au mille 0.9, soit aux abords nord du pont de la rivière Skeena.

La substructure de béton du pont de la Skeena,—2 butées et 6 piliers,—a été adjugée à *Dawson and Hall, Ltd.*, de Vancouver, et est terminée dans la proportion de 90 p. 100.

La superstructure d'acier du pont de la Skeena (1 travée à poutres et tôle de tablier et 6 travées à fermes), dont la fabrication et l'érection ont été adjugées à la *Dominion Bridge Co. Ltd.*, de Vancouver, est terminée dans la proportion de 35 p. 100.

Le déblayage, le régalage, etc., l'installation de ponts de bois, de substructures pour des ponts d'acier et de ponceaux, depuis les abords sud du pont de la Skeena jusqu'à Kitimat, ont été adjugés à la *Campbell-Bennett Ltd.* de Vancouver.

Le déblayage de la voie est fait jusqu'à Kitimat.

Le déblayage, commencé à partir de la rive sud de la Skeena et poursuivi au sud jusqu'au passage de la rivière Lakelse, au mille 11.5, est terminé dans la proportion de 87 p. 100. On a éprouvé beaucoup de difficultés dans cette section à cause de l'argile à grain très fin qu'il n'est pas possible d'excaver durant les périodes de grande précipitation qui sont fréquentes dans la région. Tous les travaux sont suspendus ici jusqu'au printemps de 1954. Il faudra excaver certaines de ces tranchées d'argile au-dessous du niveau de la voie, poser des

billes croisées et les remplir de matériau granulaire avant de poser les rails. Cette argile ne peut servir à la construction des talus; il faut la mettre de côté et apporter un matériau plus stable pour la remplacer.

Le 1^{er} septembre 1953, une arête d'argile a glissé aux abords sud de l'estacade en bois qui franchit le ruisseau Alwyn, au mille 6.6; il a fallu allonger l'estacade.

Le régilage est terminé dans la proportion de 60 p. 100 entre le passage de la Lakelse, au mille 11.5, et le sommet, au mille 20; au cours de l'hiver, les travaux se limitent à l'excavation du roc vif vis-à-vis de Lakelse-Lake, du mille 15 au mille 17.

Le régilage a aussi été commencé à partir de Kitimat, au mille 40.53, vers le nord, et il est terminé dans la proportion de 77 p. 100 jusqu'au mille 31, près du passage de la rivière Wedeene.

L'ensemble du régilage est terminé dans la proportion de 55 p. 100.

La construction des ponts en bois est terminée dans la proportion de 70 p. 100.

On projette d'utiliser l'outillage et le personnel du National-Canadien pour la pose des rails et du ballast. Les matériaux sont en train d'être stockés à Terrace et les rails sont posés jusqu'au mille 0.9, à l'extrémité nord du pont de la Skeena. Le pont devrait être terminé le 30 juin 1954 alors que la pose des rails se continuera vers le sud à mesure que l'achèvement du régilage le permettra. Tout sera fait afin que le régilage commencé au nord et au sud se termine à l'automne de 1954 et que les rails soient posés jusqu'à Kitimat avant le gel.

Une somme de \$5,090,469.19 avait déjà été dépensée le 31 décembre 1953 en vertu de la loi.

La dépense estimative de l'année civile 1954 est fixée à \$6,200,000.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Chiffre budgétaire de 1953	Chiffre effectif de 1953	Chiffre budgétaire de 1954
	\$	\$	\$
COMPTE DU REVENU—			
Recettes d'exploitation.....	5,100,000	4,509,342	4,940,000
Frais d'exploitation.....	4,685,750	5,331,788	5,220,000
Déficit net d'exploitation.....		822,446	280,000
Profit net d'exploitation.....	414,250		
Recettes du fonds de remplacement des vaisseaux.....	162,000	170,866	175,000
Intérêt payable au compte d'obligations à 5 p. 100 de 25 ans, remboursables en 1955; principal: \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Intérêt sur billets et avances du gouvernement.....	5,250	5,250	6,000
Déficit—Exploitation.....		1,126,830	581,000
Excédent—Exploitation.....	101,000		
Bénéfice de la vente de vaisseaux.....		477,168	
Provision pour l'impôt sur le revenu.....	38,000		
Déficit au compte du revenu.....	63,000		
Profit au compte du revenu.....		649,662	581,000
NOTA—Autre provision pour l'impôt sur le revenu à même le surplus du fonds d'assurance.....	144,000		
BUDGET D'IMMOBILISATIONS			
Améliorations générales.....		6,480	10,000
Vaisseaux vendus—Prix de vente net.....	Cr. 705,000	Cr. 227,832	

NOTA—Les sommes affectées aux immobilisations ont été prélevées sur le fonds de remplacement des vaisseaux.

M. GORDON: Je puis peut-être commencer, monsieur le président, en signalant au Comité que la première page du budget d'immobilisations est simplement un index. La page 1 qui couvre une double feuille renferme un sommaire. La façon la plus pratique de procéder serait, je crois, d'examiner tout d'abord les totaux. On se souvient que nous avons discuté hier assez à fond les prévisions du compte du revenu; je n'ai donc pas peut-être à répéter les chiffres de 1953. J'attire, cependant, votre attention sur le tableau du bas de la page intitulé "Prévisions relatives au compte du revenu". Les recettes d'exploitation de 1954 y sont fixées à 688.5 millions de dollars, les dépenses d'exploitation à 643.7 millions et la recette nette d'exploitation, à 44.8 millions. Si l'on tient compte des sommes habituelles à prélever sur le revenu net ainsi que des sommes applicables au paiement des intérêts ainsi que des intérêts sur la dette consolidée envers le public et les intérêts sur les prêts de l'État, nous pouvons prévoir un excédent de \$500,000. Je puis répéter la réserve que j'ai formulée hier, savoir que cette estimation a été établie il y a deux mois et constitue tout au plus une prévision fondée sur des renseignements et qui prend pour acquis que ne changera pas le niveau des salaires et des prix. Nous comptons, cependant, que le trafic augmenterait au début de l'année. A la fin de la troisième semaine de mars, nous sommes à court d'environ \$5,600,000 par rapport à nos prévisions pour cette époque de l'année. Il est donc très douteux, de ce seul fait, que nous réussirons à réaliser la recette prévue.

Je pourrais peut-être dire un mot au sujet de la deuxième grande réserve que j'ai formulée, savoir qu'il ne se produise aucun changement au chapitre des salaires. Nous avons eu depuis à faire face à la perspective certaine d'avoir à relever les salaires du personnel ambulancier en particulier à la suite des grandes discussions tenues à la fin de l'année. Nos prévisions ont tenu compte du fait que les salaires de ce personnel seraient portés au niveau général adopté à l'égard du personnel non ambulancier vers la fin de l'an dernier. Cela nous coûtera cette année environ \$1,300,000. Voilà donc notre excédent évaporé du fait de cette seule somme de \$1,300,000, à moins que nous obtenions plus de trafic que nous le prévoyons maintenant. Nous sommes saisis actuellement d'une demande de la part du personnel non ambulancier, comme je le mentionne dans mon rapport annuel, au sujet des bénéfices accessoires qui, s'ils sont accordés, occasionneraient au National-Canadien une dépense d'environ \$31,700,000. Et si les mêmes bénéfices étaient accordés à tous ses services, ce qui viendrait inévitablement, le National-Canadien aurait à déboursier un supplément annuel de \$49,700,000.

Je ne soutiens pas que nous aurions à supporter cette dépense. J'espère qu'on se montrera judicieux et raisonnable à cet égard. Mais je mentionne, à titre d'exemple des éventualités, que si les demandes des syndicats sont pleinement agréées il nous en coûtera annuellement \$49,700,000. J'ai dit "annuel" Pour ce qui est de l'an prochain, tout dépend de l'augmentation finalement adoptée et pour ce qui est de cette année tout dépend de la date d'application.

J'ai soulevé ce point afin de faire saisir l'ampleur de nos frais d'après ces chiffres. Peu importe le relèvement des salaires, toute augmentation des frais au delà de nos précisions ne pourra être que considérable et entraînera un déficit considérable en 1954. Nous ne pourrions donc pas terminer l'année avec un budget équilibré ou même un excédent, sauf si les frais actuels n'augmentent pas et si le trafic s'intensifie.

M. MACDONNELL: Vous avez dit que votre budget prenait pour acquis que les salaires ne changeraient pas. N'avez-vous rien de particulier à mentionner au sujet de l'économie de 16 millions de dollars que vous espérez réaliser? Quelle serait la principale épargne? Prévoyez-vous une augmentation des dépenses?

M. GORDON: Quand le trafic baisse, je le répète, il y a certaines mesures que nous cherchons manifestement à adapter. Nous réduisons nos frais d'ex-

ploitation aussi rapidement que nous le pouvons en fonction des besoins diminués du trafic, ce qui entraîne la mise à pied d'employés ou une réduction du service d'entretien, mettons, des locomotives, et le reste. En pratique, cependant, il est tout à fait impossible de réduire les dépenses dans la même proportion que la baisse du trafic.

Les chiffres dont vous êtes saisis font voir que l'an dernier nous avons pu réduire les dépenses de 16 millions de dollars au regard d'une baisse d'environ 24 millions de la recette provenant du trafic. Voilà ce que nous avons pu faire l'an dernier.

Il m'est difficile de dire si nous pourrions faire aussi bien cette année. A mesure que baisse la trafic, il est manifesté que le degré auquel nous pouvons pratiquer une réduction comparable de la dépense est limité du fait des frais généraux essentiels qui s'imposent dans tout le réseau.

M. GILLIS: Le chiffre de 49,700,000 millions de dollars que vous prévoyez est fort élevé, mais ce n'est pas le moment de discuter les salaires. Cependant, je remarque dans vos prévisions relatives au compte du revenu que vous affectez une somme d'environ 63 millions de dollars aux intérêts. N'y aurait-il pas moyen de modifier un peu ce chiffre?

M. GORDON: De quel chiffre s'agit-il?

M. GILLIS: Vous disposez pour le paiement des intérêts d'une somme de \$31,900,000, c'est-à-dire des intérêts sur la dette envers le public dont \$25,500,000 d'intérêts sur la dette consolidée envers le public et \$5,900,000 d'intérêts sur les prêts de l'État.

M. GORDON: Cela ne fait pas 63 millions

M. GILLIS: Le chiffre est bien de 63 millions si l'on additionne toutes les sommes.

M. GORDON: Non. La somme applicable au paiement des intérêts est de \$31,900,000.

M. GILLIS: Voilà une somme considérable. N'y a-t-il pas moyen de la modifier un peu?

M. GORDON: La somme applicable au paiement des intérêts est de \$31,900,000. Il y a \$5,900,000 d'intérêts à payer au gouvernement sur des emprunts temporaires en attendant la vente de nos obligations au public.

M. GILLIS: Ne pourriez-vous pas obtenir de l'État un prêt sans intérêt?

M. GORDON: Vous pourriez peut-être le proposer au ministre des Finances. Pour ma part, je n'ai pas eu de succès.

M. GILLIS: Vous prévoyez une somme pour le paiement de bénéfices accessoires aux employés. Elle fait très mauvaise figure au regard du surplus prévu.

M. GORDON: Il faut songer que nous avons déjà effectué une réorganisation financière.

M. GILLIS: Je le sais.

M. GORDON: Le résultat net de la réorganisation a été que les frais fixes du National-Canadien au chapitre des intérêts ont été arrêtés à environ 25 millions par année. Quand cela a été fait, nous sommes convenus que dans les circonstances cette somme était raisonnable par rapport aux opérations du National-Canadien et que, bon an mal an, nous devrions gagner les sommes nécessaires au service de la dette laissée au chemin de fer. En d'autres mots, nous avons réussi à convaincre les autorités qu'une trop forte partie de notre dette n'avait pas réellement été contractée par le réseau mais avait été héritée des sociétés qui avaient fait faillite à l'origine du réseau. La question a été débattue sous toutes ses faces et nous en sommes venus à une entente. La part du réseau dans le capital de l'entreprise a été augmenté d'environ 736 millions

de dollars tandis que le capital emprunté a été réduit d'autant. Il en est résulté une réduction d'environ 25 millions par année des frais fixes d'intérêts, réduction qui constitue, vous en conviendrez, une grande mise au point.

M. GILLIS: Vous êtes charitable. Une restitution à l'article de la mort, voilà ce qu'on a fait. Le National-Canadien a porté ce fardeau durant de trop nombreuses années. Ce n'est qu'à force de discuter avec les autorités qu'on les a finalement convaincues de donner leur acquiescement et de faire cette restitution.

M. GORDON: J'y ai été aussi pour quelque chose.

M. GILLIS: Il n'y a pas de mal à discuter maintenant.

M. GORDON: Sauf votre respect, monsieur Gillis, je crois que le National-Canadien aurait grand tort de réclamer maintenant ou de nouveau que son organisation financière soit encore l'objet d'une refonte qui aille au delà des dispositions de la loi sur la révision du capital. On a à juste titre soutenu qu'un soulagement devait être apporté au fardeau des frais fixes du National-Canadien parce qu'il s'agissait d'une dette héritée de sociétés faillies. Si le National-Canadien doit se tenir sur un pied de concurrence, il doit pouvoir alors réaliser suffisamment de recettes pour payer les intérêts de la dette consolidée envers le public parce que cette dette est maintenant juste et qu'elle se compare bien à celle de la moyenne des chemins de fer du Canada ou des États-Unis. Généralement parlant, notre dette fixe est relativement comparable à celle des autres chemins de fer et, par conséquent, nous sommes établis sur un juste pied de concurrence.

M. GILLIS: Je n'ai rien à redire à votre thèse si vous pouvez assurer le service de la dette. Le droit de manger prime celui des salaires ou du capital, voilà tout.

M. GORDON: C'est un point de vue que vous et moi pourrions discuter longuement, mais je tenais à souligner que mes dires au sujet des demandes des employés, en ce qui concerne les frais du National-Canadien, valent aussi pour les autres chemins de fer. Les répercussions de ces frais sont tout aussi graves pour nos concurrents que pour nous. La possibilité de réaliser une recette qui leur permette de faire face à leurs obligations envers le public importe grandement parce que leur survivance en dépend. S'ils ne peuvent réunir des fonds et payer les intérêts sur ces fonds et s'ils ne peuvent lancer des émissions qui soient assez alléchantes pour le portefeuille, ces chemins de fer, comme tout autre entreprise, ne pourront survivre. Voilà à quel point la question est importante.

M. GILLIS: Je ne me dispute pas avec vous. Je voulais simplement que vous y songiez.

Le PRÉSIDENT: La page 1 du budget est-elle adoptée?

M. MACDONNELL: J'ai une question d'ordre général à poser. Je voudrais savoir combien exactement ont progressé les placements de la population canadienne dans le National-Canadien au cours de ces dernières années. J'allais demander à M. Gordon et à son personnel de remonter au début. Chaque année, pour des raisons qui nous paraissent bonnes aux chemins de fer comme à nous, le public place certaines sommes dans le chemin de fer. Je voudrais qu'on remonte aussi loin en arrière qu'il est possible et qu'on nous trace un tableau de l'augmentation totale des placements du public dans le National-Canadien. Sauf erreur, c'est un point pertinent qui surgit au moment où les tarifs sont discutés et c'est là une partie du fardeau que porte M. Gordon. Il me semble qu'il serait très à souhaiter que ce point-là soit élucidé.

M. GORDON: Voici un état qui émane du Bureau fédéral de la statistique; il est donc facile de se le procurer. Il est conçu de façon très compréhensible. L'état fait voir depuis 1933 l'augmentation annuelle des placements dans les capitaux fixes consacrés au réseau. Si cet état devait répondre à vos fins, nous pourrions peut-être le déposer sous sa forme actuelle.

M. MACDONNELL: Ne pourriez-vous pas mentionner les principaux chiffres pour les fins du compte rendu?

M. GORDON: L'état fait voir pour la période de 1923 à 1953 les immobilisations consacrées au réseau. Le total général de la période est de \$1,190,500,000.

M. MACDONNELL: Voudriez-vous faire le rapprochement entre ce chiffre et le montant de dette dont on a soulagé la National-Canadien? Il s'agit d'un placement sur lequel il n'est pas payé d'intérêt?

M. GORDON: Oh, oui.

M. MACDONNELL: Je veux parler actuellement des sommes avancées, non pas de celles qui ont été prêtées. Les prévisions relatives au compte du revenu renferment un chiffre de \$5,900,000 d'intérêts sur les prêts de l'État. De quoi s'agit-il au juste?

M. ARMSTRONG: Il s'agit du montant estimatif des intérêts sur les prêts à court terme à rembourser en 1954. Nous parlons de deux choses différentes. Nous discutons le budget d'immobilisations et nous avons, par conséquent, pris pour acquis que votre question portait sur les placements du chemin de fer dans ses biens. C'est la question à laquelle M. Gordon a répondu au sujet du chiffre de 1,190 millions de dollars. Cela n'a pas trait à la source des fonds.

M. MACDONNELL: Ma question a trait à la source des fonds. Je veux savoir combien de fonds a fourni la population.

M. ARMSTRONG: Je crois que M. Pouliot a déjà demandé ce renseignement et je crois que la réponse à sa question répondra aussi à la vôtre. On est en train à Montréal de rédiger la réponse qui vous sera envoyée aussi rapidement que possible.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas en faire parvenir une copie à M. Macdonnell aussi bien qu'à M. Pouliot?

M. GORDON: Nous pourrions peut-être vous envoyer la réponse, monsieur le président, et vous pourriez prendre des dispositions pour qu'elle soit publiée dans le compte rendu des délibérations du Comité.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. MACDONNELL: Le montant de \$5,900,000 constitue des intérêts sur quoi?

M. GORDON: Il s'agit des intérêts estimatifs à payer en 1954 sur les prêts temporaires de l'État. Au bilan, les prêts temporaires de l'État sont compris dans le chiffre de 342 millions arrêté à la fin de 1953. Il y a tout d'abord notre dette consolidée envers le public. C'est le montant sur lequel nous payons de l'intérêt au public. Il y a ensuite ce montant de \$342,140,000 que nous devons au gouvernement à la fin de l'année. La raison pour laquelle les intérêts versés au gouvernement seront inférieurs en 1954 c'est que nous avons vendu une émission de 200 millions de dollars au public, ce qui nous a permis de réduire les prêts de l'État et d'augmenter notre dette envers la public.

M. MACDONNELL: Vous rattachez cette somme aux 342 millions de dollars, c'est-à-dire, aux intérêts indiqués ici, aux intérêts sur les prêts de l'État?

M. GORDON: C'est le montant exact que nous pensons avoir à payer cette année à l'État sur des prêts temporaires. Cela supposera qu'à un certain moment,—je ne sais pas exactement quand,—nous lancerons une autre émission publique aux fins de rembourser l'État, ce qui de nouveau augmentera notre dette consolidée envers le public. Nos emprunts de l'État constituent toujours un financement temporaire auquel nous recourons en attendant de nous tenir sur nos propres pieds à l'aide de l'emprunt public.

M. MACDONNELL: Depuis la réorganisation financière par laquelle le gouvernement vous a fait grâce du montant déjà mentionné, vous vous êtes tenus sur vos pieds grâce à des emprunts temporaires contractés de temps à autre?

M. GORDON: Voilà ce qu'il en est.

M. FULTON: Vous avez émis des actions privilégiées?

M. GORDON: Aux termes de la loi sur la revision du capital, nous pouvons chaque année vendre à l'État des actions privilégiées à concurrence de 3 p. 100 de notre recette brute. Nous remettons des actions privilégiées à concurrence de ce montant à l'État qui en retour nous fournit des fonds que nous consacrons aux immobilisations que nous jugeons opportunes.

M. FULTON: Ces fonds portent aussi intérêt?

M. GORDON: Pas les actions privilégiées.

M. FULTON: Non, des dividendes?

M. GORDON: Il existe un dividende d'au plus 4 p. 100 sur les actions privilégiées. Nous n'avons pas réalisé la recette nécessaire pour payer ce dividende de 4 p. 100, mais les dispositions de la loi portent qu'au terme de l'année l'excédent doit avant tout être versé sous la forme d'un dividende sur nos actions privilégiées. L'excédent de \$244,000 réalisé cette année a été versé comme dividende de nos actions privilégiées.

M. MACDONNELL: Combien d'actions privilégiées ont été émises?

M. GORDON: Elles appartiennent toutes à l'État et leur nombre, d'après le budget, était de 775,894,217 à la fin de l'année.

Le PRÉSIDENT: La première page du budget est-elle adoptée?

M. FULTON: Ne pourriez-vous pas nous donner à la page 1 un chiffre comparable à l'égard des affectations de capital du Pacifique-Canadien? Voici ce que dit son rapport annuel à la page 19: "Nous vous demanderons aussi d'approuver des affectations de capital pour l'année 1954 au montant de 75 millions de dollars dont voici le détail." Le détail est ensuite donné et fait voir un montant de tout juste plus de 60 millions pour du nouveau matériel roulant. A la page 1 de votre rapport, monsieur Gordon, quels sont les chiffres qui correspondent à celui de 75 millions et à celui de 60 millions?

M. GORDON: Malheureusement, comme je l'ai dit, je n'ai pas eu l'occasion d'examiner le rapport du Pacifique-Canadien pour cette année avant de me présenter ici. Il s'agit de nouveau matériel roulant?

L'hon. M. CHEVRIER: La question ne s'adresse-t-elle pas plutôt au Pacifique-Canadien?

M. FULTON: Du quel de ces chiffres s'agirait-il, de celui de 69 millions de dollars?

M. GORDON: La difficulté dans laquelle je me trouve c'est que j'estime très dangereux de faire des comparaisons au pied levé. Si je puis parler sous toute réserve, puisque je n'ai pas eu l'occasion d'examiner en détail le rapport du Pacifique-Canadien, rapport qui n'est pas toujours aussi clair qu'il pourrait l'être, au chiffre de 69 millions figurant au rapport du Pacifique-Canadien pour du "nouveau matériel roulant" et "des additions et améliorations" correspondrait, autant que je sache, notre chiffre de 147 millions à l'égard du nouveau matériel indiqué à la page 1. Je ne sais pas, cependant, si ces deux chiffres sont strictement comparables.

Le PRÉSIDENT: La page 1 est-elle adoptée?

M. GORDON: Qu'il me soit permis d'apporter encore une réserve. Je ne puis pas établir cette comparaison. J'ignore si le rapport du Pacifique-Canadien repose sur une base de gestion ou une base d'engagements. Pour nous, voici comment nous établissons le détail. Nous pourvoyons à nos nouvelles entre-

prises de 1954 avec la somme de \$39,332,195 tandis que le matériel déjà autorisé et qui sera livré cette année s'établit à \$107,700,000. C'est pourquoi, à première vue, je ne sais pas si le chiffre du Pacifique-Canadien se trouve sur une base comparable. Je ne voudrais pas me prononcer.

M. POULIOT: Monsieur le président, les prévisions renferment-elles une somme pour la Rivière-du-Loup?

M. GORDON: Oui. Je proposerais, afin de ne pas piétiner, que je laisse de côté les prévisions relatives au compte du revenu pour expliquer plutôt les grands totaux. Je pourrai ensuite parcourir ces feuilles et revenir après au sommaire. Je me rappellerai alors votre question et j'y répondrai. Cela vous satisfiera-t-il?

M. POULIOT: Oui.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous me donner le détail du chiffre des actions privilégiées, soit un montant de 775 millions de dollars. Sauf erreur, elles ont chacune une valeur d'un dollar au pair?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Quand le gouvernement a-t-il commencé à acheter ces actions?

M. GORDON: Les dispositions spéciales relatives à l'achat des actions privilégiées ont été inscrites dans la loi sur la revision du capital de 1952, c'est-à-dire quand le gouvernement a transformé les prêts en actions privilégiées. En d'autres mots, nous ne sommes plus obligés de payer de l'intérêt sur les prêts, mais nous sommes obligés de verser des dividendes. Le montant ainsi établi, ajouté au montant d'actions remises depuis au gouvernement, constitue le montant qui figure ici.

M. MACLEAN: Exploitez-vous des services qui sont directement subventionnés par l'État?

M. GORDON: Oui.

M. MACLEAN: Je songeais à un cas particulier que je pourrais citer à titre d'exemple, c'est-à-dire au service de transbordement entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme que vous exploitez à perte, je suppose?

M. GORDON: Oui, le gouvernement comble la perte au moyen d'une subvention.

M. MACLEAN: Le montant payé ne figure pas comme perte?

M. GORDON: Non, il ne figure pas dans ces comptes.

L'hon. M. CHEVRIER: Il constitue un crédit distinct des prévisions budgétaires.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous poursuivre l'explication des additions et améliorations?

M. GORDON: Je proposerais que les membres du Comité jettent les yeux sur le haut de la page 1. Voyons tout d'abord l'en-tête, "Additions et améliorations". Le chiffre du total des additions et améliorations (générales) que nous projetons pour cette année se trouve vis-à-vis du poste "Total—Généralités": \$44,700,000. Il y a à côté les dépenses effectives de 1953 qui sont de \$31,692,000. Une question posée l'an dernier nous a porté à conclure que cette présentation serait plus facile à comprendre. Nous avons intitulé la première colonne: "Entreprises non déjà autorisées". Cette colonne renferme des obligations que nous nous proposons de contracter et d'acquitter cette année. Il s'agit d'obligations entièrement nouvelles et le premier poste est fixé à \$13,226,270. La colonne suivante est intitulée: "Entreprises déjà autorisées". Ce sont des obligations dont le Comité a déjà été saisi et qui ont été approuvées avant cette année et qui seront acquittées cette année. En d'autres termes, il s'agit d'un "report de crédit" comme vous dites et qui s'applique aux deuxième et troisième postes.

Le troisième poste fait voir les obligations contractées et à acquitter avant le 1^{er} juillet 1954. Nous donnons le détail de ces postes parce que la loi sur le financement de 1953 a pleinement autorisé non seulement l'engagement de ses sommes mais aussi leur paiement. Vous vous rendez compte que la différence entre ce chiffre et les 22 millions de dollars tient à ce que, si l'engagement de la dépense de 22 millions a déjà été approuvé par le Comité, le financement n'en a pas déjà été établi. Voilà le détail des \$44,700,000. Le chiffre comparable du budget de 1953 était de \$47,885,000, dont seulement \$31,692,931 sont déjà dépensés. Aux pages suivantes, je vous indiquerai le détail des additions et améliorations. J'ai cru que vous saisissez mieux la situation si je vous brossais d'abord un tableau d'ensemble pour vous donner ensuite le détail.

M. MACDONNELL: Le chiffre de 44 millions de dollars comprend, si je vous saisis bien, le poste dont le ministre des Finances est déjà autorisé à vous accorder les sommes?

M. GORDON: C'est exact. La loi sur le financement de 1953 le prévoit.

M. MACDONNELL: Et vous l'incluez de nouveau?

M. GORDON: Afin d'indiquer clairement le montant dont nous aurons besoin en 1954 pour acquitter ces obligations.

M. MACDONNELL: Oui, je vois, mais le montant que vous mentionnez était déjà autorisé?

M. GORDON: Oui. Maintenant, au sujet de la construction d'embranchements, nous nous proposons de consacrer \$6,200,000 à celui de Terrace-Kitimat, somme qui est déjà autorisée par la loi et qui figure ici afin que le ministre des Finances obtienne l'autorisation de la payer. À l'article "Nouveau matériel", le détail est le même qu'à l'article "Additions et améliorations—Généralités". Le "Nouveau matériel" figure au budget pour un total général de \$147,032,195 contre \$89,250,685 au budget de 1953. Revenons à la colonne intitulée "Entreprises non déjà autorisées". Sur les quelque 147 millions de dollars, il n'y a que 39 millions d'obligations à contracter en 1954 et à acquitter en 1954. Il y a une légère différence entre ce poste en-tête et celui des "Additions et améliorations—Généralités" parce que les obligations à contracter en 1954 totalisent \$63,032,195, alors que seulement \$39,332,195 seront payés en 1954. La différence entre le chiffre de 39 millions et celui de 63 millions est un engagement que vous serez priés de recommander. Les "Autorisations d'engagement" comportent une note, à droite, au sujet de l'autorisation demandée de passer des commandes au montant de \$23,700,000, soit la différence entre 39 millions et 63 millions.

À la colonne "Entreprises déjà autorisées", figure notre chiffre estimatif de \$63,646,000 à l'égard d'obligations déjà autorisées et prévues par la loi sur le financement de 1953. En d'autres mots, nous n'avons pas besoin d'une autre autorisation, mais ces obligations sont mentionnées ici dans une note indiquant les dépenses estimatives effectuées avant juillet 1954. Il y a au sujet de cet article un autre point auquel je viendrai dans un moment. Il existe ensuite des obligations au montant de \$44,054,000 qui sont déjà autorisées comme obligations à contracter et qui seront acquittées après le 1^{er} juillet 1954. Voilà encore un report de crédit qui appelle une autorisation financière. Le total de ces postes affectés au matériel est de 147 millions de dollars. Je signale de nouveau que le chiffre inscrit au budget de l'an dernier était de \$89,250,685 alors que la dépense a été de \$85,998,362. L'article suivant, "Acquisition de titres", embrasse en grande partie les besoins financiers d'Air-Canada à qui nous sommes obligés de fournir des fonds. J'y viendrai quand nous en serons au détail de la page 5. Il embrasse aussi le financement qui nous incombe pour les sociétés possédées en commun. Le capital d'exploitation additionnel l'an dernier était d'environ 15 millions de dollars, mais nous avons décidé cette année de serrer la ceinture parce que, malgré un certain besoin de capital d'exploitation additionnel, nous croyons pouvoir nous en passer. La somme de

44 millions de dollars inscrite plus haut dans la section séparée, celle de \$6,200,000, le total du matériel nouveau, soit 146 millions de dollars, ainsi que l'acquisition de titres portent le total général à \$209,168,695. Viennent ensuite une somme de \$19,545,000, qui constitue le solde disponible provenant des sommes accumulées pour la dépréciation durant l'année, et le chiffre de \$20,655,000, soit le montant d'actions privilégiées que nous vendrons au gouvernement et qui représente 3 p. 100 du revenu total estimatif de 688 millions que j'ai mentionné déjà. La loi sur la revision du capital prévoit que le gouvernement achètera chaque année des actions privilégiées à concurrence de 3 p. 100 de nos recettes brutes. Cela nous laisse une somme de \$168,968,695 dont \$72,603,860 sont déjà autorisés et pleinement prévus par la loi sur le financement de 1953. Le détail de cette somme est indiqué dans une note à gauche. En d'autres termes, non seulement sommes-nous pleinement autorisés à contracter des obligations à l'égard des sommes de \$8,957,860 et de \$63,646,000, mais le ministre des Finances est aussi autorisé à les acquitter. Ces sommes déduites, il reste un chiffre net de \$96,364,835 pour lequel il nous faut une autorisation. Tandis que ce chiffre est encore frais à votre mémoire, puis-je vous demander de porter vos regards sur la colonne intitulée "Autorisations d'engagements", à droite de la page 1. Nous demandons l'autorisation de contracter des obligations au montant de \$12,855,000, soit le montant estimatif d'additions et améliorations générales qui, quoique projetées pour 1954, ne seront pas acquittées en 1954. Nous indiquons expressément les obligations que nous allons contracter mais non acquitter en 1954. La note 2, comme je l'ai déjà mentionnée, indique un montant de \$23,900,000 de matériel pour lequel nous demandons l'autorisation de nous engager, mais que nous n'acquitterons pas avant l'an prochain. La note 3 est un peu plus difficile à expliquer. Comme toutes les choses qui paraissent difficiles, la note est simple une fois qu'on en a saisi le principe. Au cours de la période du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1955, le ministre des Finances devra voir aux paiements qui échoient au National-Canadien. Comme la loi sur le financement et la garantie n'est adoptée, en pratique, que vers la fin de la session, nous estimons quelle tranche de nos engagements arriveront à l'échéance au cours des six premiers mois de l'année suivante. Le ministre des Finances est ensuite autorisé à consentir des avances à concurrence de cette estimation qui, pour 1955, est de 45 millions. Cette autorisation sera incluse dans la loi sur le financement de 1954 aux termes de laquelle nous serons tenus de vous indiquer le chiffre estimatif de la dépense des six premiers mois de 1955.

Dans ce cas particulier, le chiffre de 45 millions, devrait couvrir une tranche ou peut-être la totalité des \$23,700,000. Tout dépend des livraisons. Si le matériel livré au cours du premier semestre de l'année atteint ce chiffre, le ministre des Finances peut verser toute la somme car la loi lui en donne l'autorisation que viendra confirmer la loi sur le financement de 1955. La différence entre ces \$23,700,000 et les \$45,000,000 représente des reports de crédit à l'égard des "Additions et améliorations" qui seront acquittées au cours du premier semestre de 1955. C'est la même chose que dans le cas du matériel, sauf que dans ce cas-ci il s'agit des "Additions et améliorations".

M. MACDONNELL: Ces chiffres,—45 millions, 23 millions et les autres déjà autorisés dans le passé,—sont-ils des chiffres exacts?

M. GORDON: Non, il s'agit d'estimations. Le montant l'an dernier était de 80 millions sur lesquels nous payons ou avons payé les articles que je mentionne ici et qui étaient pleinement autorisés en vertu de la loi sur le financement de 1953. En d'autres mots, nous sommes autorisés maintenant à les acquitter, mais nous ne l'étions pas à l'époque. Lorsque le budget de 1953 a été adopté, nous avons été autorisés à contracter des obligations. La loi sur le financement de 1953 nous a autorisé à dépenser à concurrence de 80 millions, montant dont nous nous servons pour payer les obligations qui arrivent à l'échéance cette année.

M. MACDONNELL: Au sujet de la dépréciation accumulée, le bilan de cette année indique une somme de 186 millions contre 171 millions l'an dernier.

M. GORDON: Ce chiffre figure à la colonne même où nous en sommes. Vous voulez parler de la différence?

M. MACDONNELL: Oui, et je me demande si elle s'est accrue. L'an dernier le chiffre était de 171 millions alors que cette année il est de 186 millions, soit une différence de 15 millions. La dépréciation de l'an dernier est inférieure de 4 millions au chiffre estimatif de cette année. Je ne comprends pas très bien pourquoi le montant devrait être augmenté.

M. GORDON: Il s'agit d'une réserve accumulée. Elle fait toujours contre-poids à un actif.

M. MACDONNELL: Tout juste, mais à première vue, il semblait que vous ajoutiez 15 millions de dollars à ce compte. Pourquoi ne feriez-vous pas plus grand usage de ce compte pour réduire le montant qu'il vous faut? Je ne sais pas très bien pourquoi vous voulez l'augmenter?

M. GORDON: Chaque année notre dépréciation fournit un certain montant,—ce montant est estimé, par exemple, à \$19,900,000 pour 1954,—qui est versé à la réserve de la dépréciation. Le montant de 186 millions constitue le total général de la dépréciation du matériel des lignes canadiennes accumulé au cours des années.

M. MACDONNELL: Vous avez amassé un montant de 15 millions de dollar en 1953. Pourquoi n'avez-vous pas utilisé tout ce montant pour couper les dépenses? En d'autres mots, pourquoi l'avez-vous amassé?

M. ARMSTRONG: Vous parlez de la question de la dépréciation que nous avons discutée hier. Nous sommes actuellement à discuter la somme ajoutée à la dépréciation en 1953, et qui est la somme indiquée.

M. MACDONNELL: La somme de \$19,900,000 est-elle le montant total dont vous disposez pour les fins de dépréciation?

M. GORDON: A l'égard de cette année. Lorsque nous réformons du matériel, c'est-à-dire lorsqu'il est complètement usé et annulé dans nos livres, le total de la valeur du matériel est imputé sur la réserve pour dépréciation. Il s'agit du matériel parce que, pour les lignes canadiennes, seul le matériel fait l'objet d'une dépréciation. Je croyais que vous vouliez connaître la raison de la différence entre la dépense réelle de 1953 et la dépense estimative de 1954. La différence entre les deux chiffres tient aux changements survenus dans les montants affectés à la dépréciation et dans le matériel réformé.

M. GILLIS: Prévoyez-vous que vous aurez quelque difficulté à obtenir les matériaux nécessaires à l'exécution du programme? Il y a toujours eu pénurie de rails depuis la fin de la guerre.

M. GORDON: Pas cette année. Nous n'étions pas tout à fait certains d'obtenir le matériel dans chaque cas, mais la situation des approvisionnements est bien meilleure cette année et nous croyons que nous pourrions exécuter fort bien le programme de travaux dont nous vous saisissons. Il peut, naturellement, se produire des changements, comme vous le savez.

M. GILLIS: Vous serez capables d'obtenir des rails?

M. GORDON: Nous le croyons. Nous nous sommes déjà engagés pour un tonnage de rails qui répondra à nos projets. Le seul autre élément incertain est la main-d'œuvre.

M. FOLLWELL: Pouvez-vous obtenir facilement du charbon?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 2, l'exposé détaillé par régions, services, et le reste.

M. GORDON: Il s'agit du détail sommaire, réparti par région. Comme il s'agit de milliers d'articles particuliers, nous les avons répartis sous des en-têtes collectifs. Ainsi, par exemple, si vous parcourez la colonne de la région de l'Atlantique, vous y verrez le total des immobilisations pour lesquelles nous entendons nous engager cette année sous les en-têtes collectifs indiqués au tableau. En d'autres mots, au sujet du premier article de la région de l'Atlantique, "Rails et boulons—selles d'appui et ancrés", nous voulons nous engager pour des travaux d'une valeur de \$1,833,865. Si vous parcourez cette ligne, vous verrez le montant attribué à chaque région. Le montant varie suivant l'importance et les besoins de la région. Certaines lignes sont en meilleur état que d'autres, et le reste. M. Pouliot s'est enquis au sujet de la Rivière-du-Loup et c'est le bon moment de le renseigner. L'article "Voies de cours et d'évitement" renferme à l'égard de la cour de la Rivière-du-Loup un montant de \$50,367 d'immobilisations et quelque \$30,000 de frais d'entretien, ce qui fait un total de \$80,000 pour agrandir et réaménager la cour de la Rivière-du-Loup. Nous entendons procéder à ces travaux au cours de l'été.

M. POULIOT: Le montant est de \$50,340?

M. GORDON: L'imputation sur le compte de capital est de \$50,340 tandis que les autres parties du programme doivent être imputées sur l'entretien et, par conséquent, ne constituent pas des immobilisations; le montant en serait de quelque \$30,000, ce qui fait une dépense brute totale d'environ \$80,000.

M. POULIOT: Je vous remercie, monsieur Gordon.

M. FULTON: Avez-vous dans la région Centrale une dépense à l'égard de la gare de Woodstock?

M. GORDON: La gare de Woodstock en Ontario, appelle des modifications et des améliorations pour un montant de \$25,857 imputable sur le capital et un montant d'environ \$5,000 imputable sur l'entretien.

M. FULTON: Quel en est le montant?

M. GORDON: A peu près \$5,000, je crois. Nous entendons dépenser un total de \$31,040.

M. FRASER (*Peterborough*): Qu'en est-il de la gare de Peterborough?

M. GORDON: Il est prévu un total de \$41,000, dont \$16,925 imputables sur le capital, pour la modernisation de la gare.

M. FRASER (*Peterborough*): J'espère qu'on y apportera de véritables améliorations parce que la gare a certainement l'air bien triste.

M. CARTER: Pourriez-vous nous donner quelques renseignements au sujet des stations de Terre-Neuve, particulièrement des nouvelles stations?

M. GORDON: Nous avons inscrit un total de \$141,456, dont \$132,209 imputables sur le capital, à l'égard des "Stations et installations" du district de Terre-Neuve. Ce total couvre la construction de la gare et du local des agents à Goobie's pour un montant de \$20,000.

M. HARRISON: M. Gordon pourrait-il nous dire quelle a été la dépense consacrée aux stations dans la région de l'Ouest, en Saskatchewan?

M. GORDON: Je n'ai pas le renseignement par province, mais je vais vous l'obtenir en ce qui concerne la région de l'Ouest.

M. HAHN: Si cette région comprend la Colombie-Britannique, voudriez-vous obtenir le renseignement à l'égard de cette province, s'il vous plaît?

M. GORDON: Le budget de cette année renferme un total général pour la région de l'Ouest à l'égard des stations et de leurs installations—il s'agit de la région à l'ouest de Winnipeg,—total qui s'élève à \$3,955,246 dont \$3,729,496 sont imputables sur le capital. Si vous voulez bien m'indiquer le nom des stations qui vous intéressent, j'obtiendrai les renseignements relatifs à chacune.

M. HARRISON: Le budget renferme-t-il une dépense pour North-Battleford ou pour Prince-Albert?

M. GORDON: Nous avons projeté à l'égard de North-Battleford une nouvelle gare au coût total de \$250,000, dont \$220,000 imputables sur le capital. Je dois vous dire, cependant, que les plans de la gare ne sont pas encore établis. Nous avons simplement prévu la somme nécessaire et nous sommes à étudier le genre de station que nous permettra de tirer le meilleur avantage de la somme prévue au budget. Quoiqu'il en soit, une somme de \$250,000 est affectée cette année à cette fin.

M. HAHN: Et à l'égard de New-Westminster?

Le PRÉSIDENT: M. Harrison a demandé un renseignement au sujet de Prince-Albert.

M. GORDON: Rien n'est prévu pour Prince-Albert sauf un petit article aux fins de l'installation de lampes électriques. Je vous demande pardon, je fais erreur, il s'agit de la division de Prince-Albert qui renferme une petite station où nous installons des lampes électriques.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le budget renferme-t-il un poste à l'égard d'une nouvelle gare à Gaspé?

M. GORDON: J'en doute, mais je n'imformerai.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le National-Canadien n'a jamais consacré d'immobilisations à la construction d'une nouvelle gare à Gaspé.

M. HAHN: A l'égard de New-Westminster?

M. GORDON: Non, il n'est rien prévu pour New-Westminster.

M. GILLIS: Au sujet des quelque \$1,833,000 consacrés à améliorer la voie dans la région de l'Atlantique, pourriez-vous nous indiquer où interviendront les améliorations?

M. GORDON: Il s'agit de notre programme annuel régulier au titre de l'article "Rails et boulons—selles d'appui et ancrés" seulement, article qui pourvoit de façon générale aux améliorations. Je ne possède pas de détails particuliers, mais le total de \$1,833,000 ne vise que les nouvelles immobilisations ainsi inscrites pour fins de comptabilité. Nous avons pour cette année un programme qui appelle une dépense de 5 millions aux fins de la pose de rails et boulons, de selles d'appui et d'ancres. Nous projetons, par exemple, de poser 147·16 milles de nouvelles voies. Nous devons poser sur quelque 54 milles des rails en partie usés, et le reste. Différentes sommes sont affectées aux branchements, aux selles d'appui et le reste, dont la plus grande partie ressortit à l'entretien courant qui sera exécuté cette année. La somme de \$1,833,000 constitue de nouvelles immobilisations. Nous pourrions, naturellement, en dire plus, car lorsque l'on parle de la superstructure il faut inclure d'autres articles comme le ballast, l'amélioration de la voie, et le reste.

M. GILLIS: Je croyais que vous indiqueriez exactement où seront apportées les améliorations? L'aiguille de Canso est-elle incluse dans ce chiffre?

M. GORDON: L'entreprise de Canso est payée par le gouvernement. Elle figure dans les crédits du ministère des Transports.

L'hon. M. CHEVRIER: La somme est très considérable cette année. Je crois qu'elle est de 8 ou 9 millions.

M. FULTON: Quelle est celle de ces régions où le trafic est le plus considérable. Vous n'avez pas à me donner de chiffres exacts.

M. GORDON: La région Centrale est évidemment la plus payante et la plus affairée. C'est là que le trafic est le plus volumineux.

M. FULTON: Elle est la plus importante en ce qui concerne tant le volume du trafic que la recette?

M. GORDON: C'est elle qui compte le plus gros trafic et la plus grosse recette, mais ce n'est pas celle où les voies sont le plus nombreuses.

M. FULTON: La région de l'Ouest est celle où les voies sont le plus nombreuses?

M. FRASER (*Peterborough*): Je remarque qu'une somme moins considérable que partout ailleurs est affectée à l'amélioration des voies de la région Centrale. Pourquoi en est-il ainsi?

M. GORDON: Cela signifie que notre chemin de fer dans la région Centrale existe depuis plus longtemps et n'a pas besoin des mêmes de travaux de réfection que les autres régions.

M. FRASER (*Peterborough*): Une somme de \$190,335 est affectée aux lignes d'électrification dans la région Centrale. De quoi s'agit-il?

M. GORDON: Il s'agit d'une rectification comptable que tiennent à effectuer les comptables.

M. FRASER (*Peterborough*): J'étais tellement étonné de voir ce poste-là que j'ai cru devoir m'en informer.

M. GORDON: Il s'agit d'une rectification comptable qui se produit quand nous décidons de réformer certaines installations. Dans le cas particulier qui nous occupe, il s'agit de rectifications comptables qui ont été effectuées après l'érection d'une sous-poste de redressement à la jonction est et la réforme d'un sous-poste à Portal-Heights, à l'extérieur de Montréal. Il s'agit uniquement d'une question de comptabilité. Nous avons remplacé une installation par une autre et il s'agit là de l'annulation comptable aux fins de rayer de nos livres l'ancienne installation. Certaines parties de notre annulation comptable ressortissent à la comptabilité de réforme, c'est-à-dire que la valeur comptable d'un actif particulier que nous retirons du service est porté au crédit du capital et au débit des frais d'exploitation.

M. FULTON: Où figure le détail du nouvel hôtel dont la construction est projetée à Montréal? Figure-t-il au poste "Autre"?

M. GORDON: Cet hôtel figure en partie au poste "Hôtel", où une somme de \$5,309,630 est affectée aux hôtels, mais cette somme-là n'est pas toute affectée au nouvel hôtel. C'est peut-être le bon moment de discuter le nouvel hôtel, si vous le voulez.

Le PRÉSIDENT: Si cela vous convient, je crois que c'est le bon moment est approprié.

M. GORDON: J'ai préparé un tableau d'ensemble relatif à cette entreprise et je serai heureux d'en parler. J'ai pensé que le Comité ferait bien d'y voir non pas un état mais plutôt comme une feuille de travail au moyen de laquelle je veux appeler votre attention sur les points principaux. Cela dit, je commence à parler de l'entreprise et je vais faire remettre ce tableau aux membres du Comité selon des formalités établies.

Engagements financiers à l'égard du TERMINUS DE MONTRÉAL

	<i>Engagements de 1954</i>	<i>Coût total</i>
Installations de gare et autres travaux à exécuter en même temps que l'érection de l'hôtel.....	\$ 1,337,991	\$ 5,076,016
Immeuble de l'hôtel.....	\$ 4,355,217	\$20,000,000
Ameublement et équipement de l'hôtel.....	néant	\$ 4,330,000

Dimension de l'hôtel:

Nombre de chambres d'hôte prévu dans les plans actuels.....	1,216 chambres
Nombre d'étages.....	20 étages
Capacité des salles (utilisées pour des banquets)....	2,500 personnes
Capacité des salles (utilisées pour des réunions).....	4,000 personnes

Autres services spéciaux:

Cocktail lounge
 Grill
 Cafeteria
 Boîte de nuit
 Salle d'exposition, aire d'étalage et salles d'échantillons
 Locaux en façade pour magasins
 Facilités de garage, de taxi et de stationnement
 12 salles à manger privées
 2 salles à banquet spéciales
 1 nouveau restaurant (à la place de celui de la gare)

Nécessité d'un nouvel hôtel:

1. Comparaison des locaux hôteliers de première classe existants:

	<i>Par 100,000 habitants</i>
Montréal.....	308 chambres
Toronto.....	470 “
Winnipeg.....	660 “
Vancouver.....	1,250 “

2. Montréal est un centre tout indiqué pour les congrès. Dans un rayon de 500 milles de Montréal habite 61 p. 100 de la population du Canada et 29 p. 100 de celle des États-Unis, soit un total de 52,720,000 personnes.
3. L'hôtel est la clé du développement du terminus de Montréal qui amènera la pleine exploitation de l'emplacement de grande valeur qu'il occupe au cœur de la ville.

Résultats d'exploitation estimatifs:

Il est prévu qu'un rendement variant de 2 à 6 p. 100 du capital engagé pourrait être réalisé et qu'un rendement moyen d'au moins 3 p. 100 pourrait être obtenu une fois tous les frais payés, y compris les frais d'entretien, les impôts et les frais de dépréciation. Ces prévisions ne tiennent pas compte des avantages que vaudrait au National-Canadien l'existence à Montréal d'un hôtel pouvant servir aux congrès, et situé au terminus et intégré à la Gare Centrale. Ces avantages consisteraient en partie en le stimulant donné au trafic-voyageurs par des congrès plus nombreux et en partie en la valeur accrue des droits dits aériens attachés à la zone du terminus, surtout de la section sise au nord de la rue Dorchester.

Durée des travaux:

Commencement des démolitions, des excavations et des fondations.....	1 ^{er} juin 1954
Commencement de l'érection de la charpente d'acier...	1 ^{er} nov. 1954
Commencement des travaux d'entreprise générale.....	1 ^{er} mai 1955
Fin des travaux.....	1 ^{er} mai 1957

M. POULIOT: Auparavant, monsieur Gordon, sauf erreur vous avez dit au Comité hier que vous termineriez les travaux de réparation de la superstructure de la voie et du chemin de fer de Témiscouata cet été?

M. GORDON: En effet. Le budget de cette année le prévoit.

M. POULIOT: Quand vais-je obtenir les renseignements que j'ai demandés hier au sujet de la ligne?

Le PRÉSIDENT: On est encore en train de les établir.

M. GORDON: Nous sommes à préparer ces renseignements que nous devons puiser dans nos livres à Montréal. Ces renseignements devraient être disponibles dans quelques jours et je vous les ferai parvenir soit par les soins du président soit directement, selon qu'il est d'usage.

M. POULIOT: Je vous demanderais de les envoyer au président accompagnés d'un rapport.

M. GORDON: Nous serons heureux de le faire. Les renseignements devraient être prêts dans quelques jours.

M. POULIOT: Voudriez-vous les envoyer en double copie au président afin que j'aie la mienne?

M. GORDON: J'y verrai.

M. GILLIS: Projetez-vous d'apporter des extensions à l'hôtel d'Halifax?

M. GORDON: Aucune extension n'est prévue à cet hôtel.

M. GILLIS: Il est fort encombré.

M. GORDON: Nous devons déterminer si nos chambres d'hôtel sont suffisamment demandées pour justifier des immobilisations.

M. KNIGHT: D'après votre rapport principal, les dépenses que vous avez consacrées à la rénovation et à l'érection de nouveaux immeubles l'an dernier ont été très profitables.

M. GORDON: Des dépenses consacrées à quoi?

M. KNIGHT: Vous aviez ajouté une aile à l'hôtel Macdonald.

M. GORDON: Nous avons terminé l'hôtel Macdonald qui s'est révélé une entreprise très profitable. Nous avons aussi achevé la rénovation de l'hôtel Newfoundland qui lui aussi donne de bons résultats, mais nous ne pouvons tout faire à la fois. Nous devons procéder en tenant compte de critères établis. Si nous en arrivons à la conclusion que le besoin de chambres d'hôtel à un endroit particulier est tel qu'il justifierait de plus grandes immobilisations, nous apporterons des améliorations.

M. GILLIS: L'hôtel d'Halifax est celui qui est le plus occupé de tous les hôtels au Canada, sauf erreur. Il est très commode et son service est excellent, naturellement.

M. GILLIS: Cela se peut fort bien.

M. JAMES: Il serait peut-être utile au Comité d'avoir le détail de tous les hôtels du réseau, à compter de 1946, détail portant sur les points suivants ainsi que sur d'autres points jugés utiles: coût primitif de ces hôtels, nombre de chambres, pourcentage moyen d'occupation, recette brute, frais d'exploitation et chiffre net du bénéfice ou de la perte chaque année. Nous aurions ainsi un aperçu assez complet de la situation.

M. GORDON: Nous pourrions peut-être puiser ces renseignements dans nos livres; je verrai à ce qu'ils soient établis. Au sujet maintenant de l'hôtel projeté à Montréal, je dois vous rappeler qu'il constitue vraiment une partie de l'entreprise du terminus de Montréal qui est en marche depuis 25 ou 30 ans. Nous en sommes maintenant venus à la construction de l'hôtel qui doit constituer la clé de l'entreprise. Sa réalisation doit naturellement donner lieu à d'autres dépenses; c'est la raison pour laquelle j'ai souligné qu'une somme est inscrite pour cet hôtel dans le budget au poste "Grands terminus", dont le montant est

de \$6,185,024 pour la région centrale. Sur ce montant, une somme de \$1,337,991, affectée aux installations de gare et à d'autres travaux qui s'exécuteront en même temps que l'érection de l'hôtel, sera dépensée ou engagée en 1954. Ce poste couvre des installations que j'appellerais auxiliaires et qu'il est judicieux d'établir en même temps que nous commençons la construction de l'hôtel.

M. FULTON: Votre feuille de travail mentionne un engagement de \$4,355,217 pour un immeuble hôtelier.

M. GORDON: Cette somme s'applique à 1954 seulement, mais le coût total devrait être de 20 millions. Cette somme de \$4,355,217 fait partie des \$5,309,630 figurant au poste "Hôtels", mais j'ai cru devoir mentionner ce total aux fins de la discussion de l'hôtel. L'engagement de 1954 à l'égard des hôtels ne renferme aucune somme affectée à l'ameublement et au matériel des hôtels. Il y est pourvu dans le crédit de \$4,330,000 affecté à l'ameublement et au matériel de l'hôtel. Cette estimation est établie du mieux que nous pouvons mais nous ne pourrions pas, naturellement, en établir précisément le chiffre tant que nous n'aurons pas mis cette entreprise en adjudication et que nous ne pourrions apprécier les soumissions qui nous seront faites en fonction de notre budget, et le reste.

M. MACDONNELL: Cette somme de 5 millions est supplémentaire à celle de 20 millions affectée à l'immeuble?

M. GORDON: Oui, mais on ne saurait la considérer comme imputable sur le coût de l'hôtel parce qu'elle embrasse d'autres travaux de nature à aider à la réalisation de l'entreprise du terminus de Montréal. La page 15 du rapport annuel renferme une photographie du terminus de Montréal tel qu'il existe aujourd'hui et vu du pont de la rue Dorchester. La gare est le petit édifice transversal. Lorsque l'hôtel sera érigé et si nous construisons en temps voulu un immeuble à bureaux, la gare échappera aux regards. Elle sera entièrement cachée et l'espace juste au nord de la rue Dorchester sera aussi rempli, nous l'espérons, de grands édifices à bureaux. La page suivante du rapport fait voir le même endroit et la vue qu'il présentera quand le nouvel hôtel et l'édifice à bureaux seront construits. Il n'est question actuellement que de l'hôtel, mais nous indiquons l'aspect que présentera l'endroit une fois l'hôtel et l'édifice à bureaux construits.

M. MACDONNELL: L'érection de l'hôtel vous forcera-t-il pour ainsi dire à procéder à la construction de l'édifice à bureaux?

M. GORDON: Non.

M. MACDONNELL: J'entends du point de vue structural ou architectural ou d'un autre point de vue?

M. GORDON: Non, l'édifice à bureaux constitue une entreprise complètement distincte. Cependant, l'érection de l'hôtel appellera certains travaux de fondation, et le reste, et il serait judicieux d'exécuter en même temps des travaux qui assurent une base pour l'édifice à bureaux. Tous ces travaux se feront au sous-sol et utiliseront une partie des 5 millions de dollars, partie qui permettrait d'exécuter les travaux nécessaires, ou du moins sensés, qui devraient s'exécuter en même temps que l'érection de l'hôtel. Une partie des travaux devraient s'exécuter au nord de la rue Dorchester aux fins de l'objectif ultime dont je vais parler dans un moment.

M. MACDONNELL: Quelle étendue de terrain détenez-vous actuellement?

M. GORDON: Nous détenons les droits dits aériens relatifs aux voies paraissant sur la photographie. Nous ne possédons pas tout le terrain sis au nord de la rue Dorchester. Il y existe certains édifices que nous ne possédons pas, mais tout ce que vous voyez en blanc, pour ainsi dire, appartient à la compagnie à l'heure actuelle.

La page 17 du rapport, renferme une photographie imaginaire, de l'endroit vu du sud et montrant nos voies jusque dans notre gare de voyageurs. Voilà la ligne que Montréal découpera sur le ciel si nous terminons ces entreprises. L'hôtel est à gauche, l'immeuble à bureaux est à droite. Ces deux édifices sont vus de l'arrière.

M. FULTON: Et l'édifice de l'Aviation internationale est à droite?

M. GORDON: Oui, à droite. La page 18 du rapport fait voir l'objectif ultime. Sa réalisation dépendrait de l'intérêt que nous pourrions susciter auprès de l'entreprise privée. Nous espérons que l'entreprise privée saisira l'occasion qui s'offre à elle. Ce croquis représente la conception architecturale de l'ensemble. À gauche, par exemple, la masse "D" est le nouvel hôtel, la masse "C" est l'édifice à bureaux ferroviaires projeté et la masse "A" est l'édifice de l'Aviation internationale déjà construit. La rue Dorchester est indiquée par la flèche portant le numéro 1. Toute la partie au nord de la rue Dorchester, qui embrasse tous les édifices indiqués, n'est qu'une conception imaginaire des réalisations que permettrait cet emplacement de très grande valeur. Nous espérons amener l'entreprise privée à se montrer à la hauteur de la tâche et à s'occuper de la construction d'édifice à bureaux appropriés, et le reste, sur ces terrains de grande valeur.

M. FULTON: A quelles conditions? Vendriez-vous l'emplacement ou le loueriez-vous?

M. GORDON: Nous serions disposés à étudier tout genre d'offre, mais en général nous adopterions la tenure à bail.

M. MACDONNELL: Lorsque vous dites que vous songez à des édifices à bureaux construits par l'entreprise privée, songez-vous aux bureaux que nous discutons actuellement?

M. GORDON: Non, l'édifice à bureaux, s'il est construit, sera réalisé par le chemin de fer.

M. FULTON: Toutes les constructions au sud de la rue Dorchester seront la propriété du chemin de fer?

M. GORDON: Oui, et il y a un point important à signaler à ce sujet. L'entreprise privée sera amenée à se lancer dans la construction d'édifices à bureaux, d'un centre municipal, de magasins, ou de toute autre construction appelée à desservir le public, d'autant plus que l'édifice à bureaux que nous entendons construire ne sera pas à louer. Nous n'aurons pas d'espace à louer dans cet édifice. Nos besoins actuels dépassent l'espace qu'assureront les projets actuels. Nous louons actuellement de l'espace à 23 endroits différents à Montréal et nous projetons d'établir nos locaux dans cet édifice autant que nous le pourrons. Je tiens à signaler que je ne cherche pas actuellement à vous saisir d'aucun engagement à l'égard de l'édifice à bureaux pour le moment. Le budget ne renferme aucun article à l'égard d'un édifice à bureaux. L'article inscrit au budget vise uniquement l'hôtel mais j'essaie de vous expliquer pourquoi, au cours de la réalisation de l'hôtel, il serait à souhaiter de dépenser quelques fonds additionnels afin de préparer un actif qui à la longue sera très précieux pour les chemins de fer.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous indiquer à peu près quel sera le montant requis?

M. GORDON: Tout dépend de la nature des projets, mais j'envisage sans peine des dépenses de 75 à 100 millions de dollars au nord de la rue Dorchester.

M. MACDONNELL: J'entends les dépenses additionnelles encourues actuellement du fait de la préparation des bases d'autres édifices.

M. GORDON: Comme je l'ai mentionné, le chiffre que nous prévoyons est de \$5,076,016 dont \$1,337,991 doivent être dépensés en 1954.

M. FULTON: La page 18 du rapport fait voir, au sud de l'édifice de l'Aviation internationale et du nouvel hôtel, deux autres édifices. Ces deux-là seront-ils aussi des édifices ferroviaires?

M. GORDON: Oui. La seule exception est le petit édifice tout près du chiffre "2". Nous aimerions à convaincre quelqu'un de le construire. Les autres édifices du milieu du croquis seraient construits pour le compte du chemin de fer. Des terrains de stationnement y seront aussi prévus, mais les autres édifices seront tous construits pour le compte du chemin de fer.

M. FULTON: Les autres édifices?

M. GORDON: Rien encore n'a été décidé, mais ces deux édifices seront construits soit par l'entreprise privée, soit par le chemin de fer. Pour ma part, je préférerais que le National-Canadien les construise, mais tout dépendra des circonstances.

M. FULTON: Au sujet de cette entreprise qu'expose le rapport annuel, votre feuille de travail ne nous demande d'étudier que le nouvel hôtel et les autres travaux de substruction qu'il conviendrait d'exécuter en même temps que l'hôtel afin de préparer les bases de l'autre édifice?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Il s'agirait de l'hôtel et de l'autre édifice construits pour le compte du chemin de fer?

M. GORDON: Un moment, s'il vous plaît. Ce chiffre de 5 millions comprend l'aménagement d'une place en vertu d'une entente passée avec la cité et qui appelle l'élargissement de l'avenue McGill College. Nous sommes convenus avec la cité qu'à l'occasion de la réalisation de notre entreprise l'avenue McGill College sera élargie et un magnifique boulevard sera aménagé jusqu'aux portes de l'Université McGill. Le boulevard se terminera à la rue n° 5, c'est-à-dire à la rue Cathcart, pour ce qui est de la circulation des véhicules, mais se continuera de l'autre côté de Cathcart jusqu'à Dorchester pour former une place aménagée en magnifique promenade. Des magasins et un centre d'achat pourront s'établir tout autour de la place qui donnera accès à l'hôtel et qui constituera une partie très importante de ses abords.

M. FULTON: Je voudrais vous poser une question et je voudrais que vous y répondiez après mûre réflexion. A supposer que nous acceptions le projet et que le Comité le recommande en se fondant sur votre feuille de travail, pouvons-nous être certains que nous ne nous engageons pas ainsi à de plus grandes dépenses. Ne viendrez-vous point nous dire ensuite: "Nous sommes allés jusqu'ici, il vaut aussi bien nous rendre jusqu'au bout?" En d'autres mots, pouvons-nous être assurés qu'une fois l'entreprise commencée nous ne serons pas obligés de nous rendre jusqu'au bout?

M. GORDON: Je suis positif que l'hôtel se suffira à lui-même. Nous essaierons d'intéresser l'entreprise privée à mettre en valeur la zone au nord de la rue Dorchester. Si nous n'y réussissons pas, il nous faudra alors décider si nous pouvons lancer un projet qui justifierait l'érection de quelques édifices. Il nous faudrait, par exemple, prouver au Comité que l'érection d'un édifice à bureaux aux fins de développer la zone au nord de la rue Dorchester est une entreprise judicieuse au point de vue de la recette et à d'autres points de vue. Il n'est rien dans le projet dont je vous saisis qui pourrait nous amener à vous dire plus tard: "Nous sommes allés jusqu'ici, il nous faut continuer." Ayant consacré des sommes à la substructure et le reste, nous ne sommes pas nécessairement entraînés à quoi que ce soit pour ces autres entreprises, qui ne dépendront que d'elles-mêmes. Je ne dirai pas que moi-même ou qu'un autre président subséquent du National-Canadien nous ne viendrons pas saisir le Comité d'une proposition en vue d'exploiter l'énorme valeur du terrain, affirmant qu'un édifice doit être érigé parce que nous n'avons pu réussir à intéresser qui que ce soit à profiter de cette occasion de développement commercial. A l'heure actuelle,

cependant, la direction du National-Canadien a pour ligne de conduite d'inviter l'entreprise privée à s'intéresser au développement de la section nord et nous espérons y réussir une fois que nous aurons mené à bon terme notre entreprise. L'érection de l'hôtel comporte, entre autre chose, une valeur indirecte en outre des avantages propres de l'hôtel lui-même.

M. CARTER: Tenez-vous compte de la possibilité qu'il se construise à Montréal un tunnel ou un métro semblable à celui de Toronto?

M. GORDON: Nous ne voyons pas que la construction d'un tunnel à Montréal puisse avoir quelques répercussions sur la construction de l'hôtel. L'hôtel n'entre pas dans le cadre d'aucun projet de tunnel.

M. MACLEAN: Deux choses me viennent à l'esprit à ce sujet. Je suppose qu'une étude a été faite d'accord avec la ville de Montréal des effets que l'entreprise pourrait avoir en ce qui concerne l'encombrement de la circulation, étant donné que vous allez réunir dans la zone un aussi grand nombre d'employés.

M. GORDON: L'entreprise a été étudiée minutieusement et dans sa totalité d'accord avec la Commission d'urbanisme de Montréal, qui l'a approuvée pleinement et avec enthousiasme. Vous verrez, je crois, que nos plans en ce qui concerne les installations relatives à la circulation sont plus que suffisants pour répondre au problème dont vous parlez. En fait, les règlements de la ville de Montréal ne permettent pas la construction d'un édifice dans la zone, sauf s'il est suffisamment pourvu au stationnement.

M. MACLEAN: Il existe actuellement aux États-Unis, je crois, des règlements qui limitent les zones où certaines installations d'intérêt vital peuvent être établies, et le reste. Les sociétés privées doivent avoir l'approbation des comités de la Défense civile en ce qui concerne la convenance des zones, leur vulnérabilité en cas de bombardement, et le reste. S'est-il fait quelque chose de ce genre à Montréal au sujet de votre projet? A-t-il été approuvé de quelque façon par notre organisme de la Défense civile?

M. GORDON: Je ne saurais vous dire au pied levé s'il existe des règlements de ce genre, mais je sais que notre comité d'organisation a communiqué avec toutes les personnes ou tous les groupes qui pouvaient être intéressés et celui qui le désire est libre depuis plusieurs années de venir examiner nos plans. Il existe à la gare centrale de Montréal une salle des modèles qui renferme une maquette à échelle exacte de nos projets qui fait voir chacun de ces édifices. Nous nous faisons un plaisir de l'expliquer à quiconque est intéressé à l'étudier. Les organismes officiels intéressés ont l'occasion de l'étudier et je suis assez certain qu'ils connaissent tous les points de notre projet.

M. MACLEAN: Ancien pilote de bombardement, j'y prends peut-être un intérêt plus direct, mais il me semble que ces masses constitueraient une magnifique cible.

M. GORDON: Je me demande si elle constitue une cible meilleure que l'édifice de la Sun Life ou que la cathédrale Saint-Jacques.

M. MACLEAN: Elle serait plus essentielle.

M. GORDON: Elle ne serait pas plus vulnérable que la gare actuelle. La cible qu'offre la gare, comme vous le voyez à la page 15, est même meilleure. L'hôtel, quant à ça, constituerait même une protection.

M. MACDONNELL: Ce serait un point spécial à faire valoir dans la réclame.

M. CHURCHILL: Les plans de l'hôtel prévoient-ils des abris pour la population? Nous avons soulevé ce point déjà aux Communes. A notre époque, tous les édifices devraient comporter un abri au sous-sol.

M. GORDON: L'hôtel ne prévoit pas actuellement d'abri particulier contre les bombardements, mais, naturellement, l'hôtel assure automatiquement un abri contre les bombardements parce qu'il mène à l'aire de la gare située au sous-sol. Dans la mesure où la gare constitue un abri contre les bombardements,

ces installations seraient certainement meilleures qu'à l'ordinaire, mais l'hôtel ne renferme certainement rien qui soit expressément un abri contre les bombardements. Je dirai que l'entreprise pourrait facilement être transformée en abri contre les bombardements si jamais il faut en venir là.

M. MACDONNELL: Je voudrais poser à M. Gordon une autre question au sujet des 5 millions affectés aux installations de gare et autres travaux. Ce montant me laisse encore perplexe. Tout d'abord, sauf erreur, il a dit qu'il ne visait aucun travail au nord de la rue Dorchester.

M. GORDON: Sauf la place.

M. MACDONNELL: Voilà le point au sujet duquel je voulais vous interroger. Jusqu'à quel point l'aménagement de la place nous oblige-t-elle presque à assurer l'embellissement de l'avenue McGill-College jusqu'à l'université?

M. GORDON: Il n'en est absolument rien. Qu'il me soit permis de parcourir le tableau des ingénieurs en ce qui concerne les travaux que visent les 5 millions de dollars. Je le répète, il s'agit là de questions en partie comptables. Il y a d'abord un chiffre de \$519,000 pour des travaux dits de substructure. Étant donné la présence de la gare à l'emplacement où l'on se propose de construire l'hôtel, les frais des travaux souterrains dépassent la somme estimative affectée aux travaux sous le niveau du sol par un montant estimatif d'environ \$519,000. Pour les fins de la comptabilité, cet excédent est imputé sur les installations ferroviaires parce que les travaux ressortissent à nos installations de gare. Le second article est un parc de stationnement. La construction de l'hôtel fournira un parc additionnel de stationnement des automobiles aux niveaux de 90 et de 105 pieds. Pour les fins de la comptabilité, les frais de construction de ces parcs de stationnement sont aussi imputés sur les installations ferroviaires. Il s'agit de parcs de stationnement plus grands qui serviront la gare aussi bien que l'hôtel. Ces travaux coûteront \$345,000 et devraient être exécutés en même temps que la construction de l'hôtel.

M. MACDONNELL: Les places de stationnement seront louées, je suppose?

M. GORDON: Tout dépendra de l'espace que nous voudrions mettre à la disposition des clients de l'hôtel. Des concessions seront même peut-être accordées.

Voici quel est le troisième article. Nous mettrons au point un certain nombre d'installations temporaires de la gare qui attendaient l'érection de l'hôtel. Le bureau des billets sera déplacé et certaines modifications seront apportées au hall de la gare. Il s'agit dans ces deux cas de travaux peu importants. Le hall de la gare, qui ne suffit pas à l'heure actuelle sera prolongé au prix d'environ \$295,000. Il serait insensé de faire exécuter des travaux à cet endroit et de ne pas profiter de la présence des ouvriers pour prolonger le hall dans le cadre des prévisions du plan primitif. Il y a ensuite le restaurant de la gare qui sera élargi et déplacé vers l'hôtel. Le budget ne prévoit pas d'immobilisations à cette fin. Il y a ensuite une somme de \$302,000 en vue d'un pont pour continuer la rue Belmont, au sud du hall, vers l'est jusqu'à la rue Mansfield. Ces travaux font partie des frais de l'hôtel ainsi que de la zone de la gare et de l'ensemble du projet. Une somme de \$45,000 est prévue afin d'assurer une entrée aux taxis durant la construction de l'hôtel et l'extension de l'avenue McGill-College. L'entrée assurée aux taxis sera aménagée du côté est dans la charpente du pont de la rue Belmont afin de donner temporairement, durant la construction de l'hôtel, accès et sortie sur la place de la zone nord aux taxis. Ces frais sont imputables sur le compte du chemin de fer. Il y a ensuite une somme de \$696,000 en vue de la construction d'une usine d'énergie sur la rue Nazareth, un peu au sud. Cette usine sera construite en même temps que l'hôtel auquel elle servira en partie; l'usine est aussi appelée à servir toute la zone. Le grand article est celui de \$2,800,000. Il s'agit d'un garage qui découlerait naturellement de l'aménagement de la place. La place, je le répète, fait partie du plan

d'extension de l'avenue de McGill-College, par-delà le trou actuel au nord de Dorchester, jusqu'à Dorchester. Plus tard, la place donnera accès à une suite de boutiques ou d'autres édifices. Nous ne sommes pas cependant, je le répète, engagés à l'égard d'aucune partie de ce développement ultérieur. L'aménagement de la place assurera aussi des parcs de stationnement souterrains d'une capacité d'environ 400 à 500 voitures, parcs qui pourraient être concédés, loués ou autrement exploités de façon facilement rentable. Ces articles, sauf un ou deux petits articles, constituent le gros des 5 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Êtes-vous encore bien sûr qu'une fois l'hôtel achevé vous n'aurez pas sur les bras une entreprise à moitié finie au nord de la rue Dorchester?

M. GORDON: Comme question de fait, le bon sens ne cessera d'appeler le développement de la zone au nord de la rue Dorchester. Nous chercherons à convaincre des gens d'y construire des édifices. Il s'agira soit d'une grande entreprise ou d'un certain nombre de petites entreprises. Nous nous efforcerons de faire en sorte que les intéressés se conforment à nos plans d'ensemble autant que possible, mais nous accueillerons toutes les propositions. Nous avons déjà reçu un certain nombre de demandes de renseignements, les unes en vue de grandes entreprises et les autres en vue de petites entreprises. Le développement de la zone pourrait se faire à n'importe quelle allure; il n'est pas nécessaire qu'il se fasse tout ensemble à la fois. Il faudra peut-être plusieurs années avant que l'entreprise complète soit réalisée, mais nous inviterons d'autres intéressés à y participer.

M. MACDONNELL: Vous voulez dire aux deux édifices.

M. GORDON: Non, à la mise en valeur de la zone au nord de la rue Dorchester. Si nous réussissons à intéresser d'autres gens à participer au développement du reste de l'entreprise, nous n'oublierons pas que les premiers qui s'y seront intéressés et qui auront construit des édifices augmenteront manifestement la valeur de la zone et si, nous passons des ententes fondées sur la tenure à bail ou autre régime, nous verrons sûrement à leur donner l'occasion de bénéficier de la valeur accrue de la zone du fait des risques qu'ils ont courus. Il faudra pour cela adopter des dispositions juridiques compliquées, mais nous sommes convaincus qu'il y a moyen de le faire. Cela s'est fait avec grand succès à New-York au sujet de la gare *Grand Central*. Il y a un précédent et nous sommes convaincus que, du point de vue juridique, nous pouvons trouver une solution au problème. Cela répond à votre question au sujet des 5 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. MACDONNELL: Je vous remercie.

M. GILLIS: Avant que nous quittions l'article "Stations et installations", je voudrais m'enquérir du montant de \$718,000 affecté à des améliorations et vous demander où ces améliorations seront apportées dans la région de l'Atlantique?

M. GORDON: Cette somme couvre un certain nombre d'articles divers. Voulez-vous que je parcoure la liste et que je vous indique les articles importants?

M. GILLIS: Oui, s'il vous plaît.

M. GORDON: Il y a une somme de \$83,000 affectée à l'élargissement et à l'extension du hangar à marchandises de Bathurst; cette somme fait partie d'une dépense totale de \$100,000. Il y a ensuite \$32,000 affectés à l'extension et à la modification de la gare de Mont-Joli. Une somme de \$18,000 est affectée à remplacer la gare de Miscouche dans l'Île du Prince-Édouard. Il y a un certain nombre de petits articles divers dont \$9,250 pour prolonger le hangar à marchandises de Stellarton, \$4,280 pour remplacer le débarcadère de la station du Bic dans le Québec, \$1,800 pour prolonger de débarcadère de la station de Newcastle, \$4,950 pour prolonger le débarcadère de la station de Peticodiac au Nouveau-Bunswick, \$6,000 pour remplacer le revêtement de bois du quai

de chargement de Sydney, (Nouvelle-Écosse); \$1,140 pour remplacer le revêtement de bois du quai de chargement de North-Sydney. \$379,000 pour construire une extension de trois étages à l'édifice du contrôle centralisé du trafic à Moncton (Nouveau-Brunswick). Je devrais peut-être mentionner que la somme de \$379,000 qui sera dépensée à Moncton fait partie d'un engagement total de \$392,000 en vue de la construction d'une addition de trois étages à notre édifice du contrôle centralisé du trafic à Moncton. Il y a ensuite une somme de \$41,270 pour le remplacement d'une balance de 150 tonnes à Newcastle (Nouveau-Brunswick), ce qui fait un total général de \$718,609.

Je vous ai mentionné tous les articles dépassant \$1,000.

M. MACLEAN: Il y a un article à l'égard d'un grand terminus?

M. CARTER: Avant que nous quittions la page 2, j'ai une question à poser. Je remarque qu'aucune somme n'est affectée aux communications.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas réserver cet article jusqu'à ce que nous ayons fini des hôtels?

M. CARTER: Très bien, je croyais que nous en avions fini.

L'hon. M. CHEVRIER: Moi aussi.

M. GORDON: Je crois que l'article se passe d'explication. Le nouvel hôtel de Montréal comprendra 1,216 chambres, nombre qui sera à peu près, croyons-nous, le limite économique d'un pareil hôtel. Nous avons étudié deux propositions. L'une prévoyait 835 chambres, mais nous en sommes venus à la conclusion que le meilleur usage que nous pouvions faire de l'endroit était de construire un hôtel de 1,216 chambres. Cela tient au fait que, d'après les règlements de la ville, l'édifice doit être en recul au delà de 20 étages. Si nous construisions un édifice de plus de 20 étages, la partie reculée ne serait pas rentable.

L'hôtel renfermera des salles pour les banquets et servira surtout aux congrès. J'ai indiqué certaines des installations spéciales et je dois signaler qu'il s'agira d'un hôtel moderne spécialement adapté aux grandes réunions. Le genre de construction de l'hôtel ne se compare d'aucune façon à celui des autres hôtels du National-Canadien, sauf seulement la nouvelle addition apportée à l'hôtel Macdonald. Le Château Laurier est un hôtel de construction très peu économique. C'est pourquoi, la rentabilité du nouvel hôtel ne devrait pas être appréciée d'après les résultats obtenus avec les anciens genres de construction d'hôtel. On pourrait plus justement en apprécier la rentabilité d'après l'hôtel Macdonald où nous avons déjà démontré que nous pouvons couper les frais d'exploitation d'environ 10 ou 12 p. 100 par rapport aux autres hôtels.

La nécessité de l'hôtel est indiquée en résumé par quelques chiffres intéressants au sujet des locaux hôteliers de première classe dont dispose actuellement Montréal pour 100,000 habitants. Montréal est bien en retard sur d'autres villes d'importance comparable en matière de locaux hôteliers de première classe. Notre nouvel hôtel de Montréal sera situé au coeur de la ville et dans un rayon de 500 milles de l'hôtel habite presque 53 millions de personnes. Nous savons, après avoir fait enquête, qu'on sera très intéressé à utiliser les services de l'hôtel pour la tenue de congrès.

Le nouvel hôtel sera une partie essentielle du développement du terminus de Montréal et amènera la pleine exploitation de l'emplacement de valeur qu'il occupe. Les résultats estimatifs de son exploitation dépendent largement de son occupation. Le comité du National-Canadien qui a étudié le projet de cet hôtel en est venu à la conclusion qu'il serait très occupé, mais nous avons examiné les résultats auxquels nous pourrions nous attendre à tous les degrés d'occupation, depuis une faible occupation jusqu'à une occupation raisonnablement élevée, et nous sommes convaincus de toucher de 2 à 6 p. 100 sur notre mise de fond et au moins 3 p. 100 en moyenne, une fois tous les frais payés, frais d'entretien, impôts et frais de dépréciation. Nous avons établi ces pré-

visions sans chercher à déterminer la valeur des avantages accessoires qu'en retirerait le chemin de fer. Notre hôtel servira aux congrès et nous espérons, par conséquent, qu'il stimulera le trafic-voyageurs. La présence d'un gôtel dans cette zone particulière présente un autre aspect important, celui de son utilisation comme centre communautaire. En outre, l'hôtel stimulera fortement l'accroissement de valeur du terrain que nous espérons exploiter au nord de la rue Dorchester.

M. CARTER: Avez-vous décidé le nom du nouvel hôtel?

M. GORDON: Pas officiellement encore, mais nous avons quelques noms à l'étude. Cependant, il y a une couple de points que nous devons tirer au clair avant de prendre une décision finale. Nous espérons que si cet article du budget est approuvé et si nous pouvons commencer les travaux le 1^{er} juin de cette année, l'hôtel sera achevé vers le 1^{er} mai 1957. Cela, naturellement, est très conjectural. Tout dépendra des soumissions que nous pourrions obtenir et des travaux à exécuter.

M. FRASER (*Peterborough*): Est-ce là tout ce à quoi doivent se limiter les travaux d'expansion?

M. GORDON: Telle est notre intention.

M. FRASER (*Peterborough*): Sur toute la ligne?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Je vois que le budget ne renferme aucun article pour les communications commerciales dans aucune des régions. Que cela signifie-t-il en ce qui concerne d'autres services de télégraphe et de téléphone?

M. GORDON: Les chiffres relatifs aux communications figurent à la page 2 sous l'en-tête "Autres"; il y a \$15,724,000 affectés aux communicatoinns commerciales et \$485,000 affectés aux communications purement ferroviaires. Cependant, si vous songez à quelque district particulier, je pourrais peut-être vous renseigner.

M. CARTER: Ne pourriez-vous pas me donner quelque idée durant le déjeuner? Je vous en serais très reconnaissant. Je ne veux pas retenir le Comité.

M. GORDON: Je puis vous renseigner en un rien de temps. Nous avons actuellement un programme très considérable à Terre-Neuve que nous sommes à réaliser dans un certain nombre de districts. Notre programme appelle une dépense estimative totale de \$1,239,000 dont \$1,070,000 sont imputables sur le capital.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous maintenant passer aux pages 3 et 4 du budget?

M. MACDONNELL: Je ne me suis pas rendu compte que nous quittions les hôtels. Je voudrais m'en informer davantage. J'ai pris état des chiffres que vous avez mentionnés et je comprends fort bien qu'ils n'ont rien d'exagéré. Il est clair que vous ne cherchez pas à vous en servir pour établir un prospectus. Vous ne vendriez pas des actions de l'hôtel en vous servant des chiffres que vous avez cités, je suppose. Je veux maintenant poser quelques questions au sujet du rendement de 3 p. 100 auquel on s'attend une fois tous les frais payés. Vous nous avez déjà indiqué tout d'abord quel serait le degré d'occupation de l'hôtel. Pourriez-vous nous dire un mot ou deux au sujet de l'augmentation du prix des chambres? J'ai vécu durant quelques années à l'hôtel que vous avez à Ottawa, mais le prix de la chambre a été augmenté. Je me demande si vous ne pourriez nous donner quelque idée de la ligne de conduite que vous entendez suivre au sujet du prix des chambres? Doit-il être fixé à un prix stable ou doit-il être fixé sur un pied rigoureusement concurrentiel?

M. GORDON: Nous voudrions, je crois, fixer le prix de nos chambres sur un pied strictement concurrentiel.

M. MACDONNELL: Ma question est-elle embarrassante? Le prix des chambres constitue le pivot d'un hôtel. C'est le prix des chambres qui assure le succès ou le fiasco d'un hôtel. Pouvez-vous me dire si vous avez considéré les prix actuels comme étant la norme?

M. GORDON: Nous avons étudié la question lorsque nous avons établi nos prévisions. C'est affaire de jugement. Comme cependant, il s'agit d'un hôtel commercial destiné à répondre aux besoins de la clientèle constituée avant tout de congressistes, nous avons fait une étude très soignée des besoins de locaux propres aux congrès au Canada et, en particulier, aux États-Unis. Nous nous rendons compte que si nous désirons attirer à Montréal des congrès, nous devons adopter des tarifs qui concurrencent les tarifs américains. Aussi nos tarifs augmenteront-ils ou baisseront-ils selon le tarif qui nous paraîtra courant pour les chambres de congressiste, et le reste.

M. MACDONNELL: Si vous deviez placer de l'argent dans un hôtel,—mettons que vous soyez un marchand d'obligations et que vous vous apprêtiez à lancer une émission,—vous vous préoccuperiez très sérieusement, j'imagine, du tarif actuel des chambres.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Et vous voudriez vous assurer si la concurrence les a fait augmenter plus ou moins rapidement que les autres prix.

M. GORDON: Naturellement, nous avons l'œil à ces questions. Les résultats des grands hôtels américains, depuis 4 ou 5 ans, accusent un rendement net fois payés les frais de dépréciation et le reste, d'environ 5.15 p. 100. A comparer à ceux de l'entreprise privée, les résultats que nous attendons, ne s'écartent donc pas trop de la moyenne. Je conviens avec vous que notre hôtel ne serait pas alléchant pour l'acheteur d'obligations. Il faut songer, cependant, que nous avons d'abord un chemin de fer et que l'érection de l'hôtel vaudra au chemin de fer des avantages accessoires importants. Cela étant, nous croyons de notre devoir d'exploiter cet emplacement particulier qui, à cause de sa nature, ne peut être exploité que par le chemin de fer. Nous espérons procéder différemment pour ce qui est du nord de la rue Dorchester, mais nous sommes suffisamment convaincus que c'est nous qui devons faire les travaux si nous voulons tirer le plus grand avantage de l'emplacement de la zone de la gare.

M. MACDONNELL: Vous avez dit que ce serait un hôtel destiné aux congrès. Voudriez-vous en parler davantage et nous dire si vraiment, comme je crois que cela est établi, que les locaux propres aux congrès à Montréal sont actuellement très insuffisants.

M. GORDON: Ils sont très insuffisants et la preuve en est que nous avons déjà reçu un grand nombre de demandes de renseignements de la part d'organismes qui n'ont pu tenir leur congrès à Montréal parce que le nombre des congressistes serait trop considérable.

M. MACDONNELL: Qu'en est-il à Toronto et à Vancouver?

M. GORDON: Il n'est rien, naturellement, à Montréal qui puisse se comparer aux locaux du Royal-York pour les congrès. En passant, je souligne que c'est un autre hôtel de chemin de fer. Il n'est pas possible de tenir à Montréal un congrès qui réunisse un certain nombre de délégués. Voici un cas qui me vient à l'esprit. Récemment, le *Railway Club*, qui compte quelque 1,500 membres dans tout l'Amérique du Nord, a tenu un congrès à Montréal. L'hôtel a dû diviser les congressistes en trois groupes différents qui à tour de rôle prenaient leurs repas et assistaient aux spectacles. Ces dispositions n'ont rien de très alléchant. Il n'est pas d'hôtel à Montréal qui puisse actuellement répondre aux besoins d'un congrès de plus de 1,000 délégués.

Je dois ajouter que le nouvel hôtel ménagera un vaste espace à des fins comme les expositions de l'automobile et le reste. A l'heure actuelle, il n'existe pas de locaux appropriés dans toute la ville de Montréal.

Nous avons reçu jusqu'ici des demandes de renseignements de la part de 31 organismes qui tiennent tous des congrès. Je crois que l'intérêt qu'on a manifesté pour l'hôtel bien avant que nous ayons commencé les travaux indique que nous ne devrions pas nous attendre à des difficultés une fois l'hôtel construit.

M. MACDONNELL: Je crois que cela devrait être mentionné aussi précisément que possible dans le compte rendu. Voudriez-vous dire quelques mots au sujet des avantages que la venue de ces congrès vaudrait au chemin de fer?

Tout d'abord, je suppose que le gros des gens qui participeraient à ces congrès logeraient à l'hôtel?

M. GORDON: Tout dépend du genre de congrès. Voici, cependant, ce qu'il est en. Ces congrès organisés donnent lieu habituellement à des voyages accessoires aussi bien qu'à de la clientèle pour l'hôtel. Il y a, cependant, des gens qui préfèrent s'héberger dans un hôtel moins dispendieux tout en participant à un congrès tenu dans un hôtel de meilleure classe. Ils se contentent pour ainsi dire de locaux plus simples. Ensuite il y a ceux qui à la fin d'un congrès désirent visiter le pays. Ils prennent des vacances et se répandent dans les environs. L'attrait que nous allons offrir aux touristes sera donc très important pour le Québec et l'Ontario. Les autorités touristiques sont d'avis que ce nouveau centre attirera plus de touristes au Canada. Tous les touristes n'emprunteront certainement pas le National-Canadien. Il faut songer que nous louerons des chambres à ceux qui nous veindront par automobile ou par avion. Notre situation, cependant, est si unique que nous sommes en mesure d'offrir les meilleures facilités de stationnement dans la ville. Les abords de l'hôtel seront vraiment excellents pour les voyageurs et cela vaut pour ceux qui voyagent en autobus aussi bien qu'en automobile. Nos facilités de stationnement seront meilleures que celles de tout autre hôtel à Montréal à l'heure actuelle.

Les installations de l'hôtel, comme les ascenseurs et le reste, seront des plus modernes et se comparent à ceux de tout hôtel récemment bâti aux États-Unis. Il ne s'est pas construit d'hôtel moderne au Canada depuis quelque temps, sauf l'addition apportée à l'hôtel Macdonald ainsi que l'hôtel Laurentien de Montréal qui a été à peu près le dernier.

M. MACDONNELL: Les hôtels de Montréal voient-ils la chose d'un bon œil?

M. GORDON: Je ne les ai pas interrogés à ce sujet. Il est curieux, cependant, et les dossiers en font foi, qu'un grand hôtel comme celui-là, grâce aux congrès qu'il attire dans la ville, exerce généralement un effet bienfaisant sur les petits hôtels à cause du surplus habituel de voyageurs. Il y a toujours des gens qui préfèrent demeurer dans un hôtel meilleur marché tout en maintenant une adresse au grand hôtel, mais l'hôtel meilleur marché est plus satisfaisant pour eux.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet des hôtels? L'article est-il adopté?

Adopté.

M. FRASER (*Peterborough*): Suivant un article paru il y a un mois à peu près dans une revue, le gouvernement, subventionne les députés qui demeurent au Château Laurier. Cette déclaration m'a blessé parce que nous payons le prix de nos chambres à la session et je crois que le montant en est raisonnable. Je ne crois pas que l'article était juste.

M. GORDON: Qui a rédigé l'article?

M. FRASER (*Peterborough*): Je ne m'en souviens plus.

Le PRÉSIDENT: Quelle était le nom de la revue?

M. FRASER (*Peterborough*): Je crois que c'était le *Macleans*.

M. GORDON: J'espère qu'on ne me tiendra pas responsable de ce qui paraît dans les divers périodiques. Si je l'étais, mon fardeau serait écrasant.

M. FRASER (*Peterborough*): Je sais que le tarif est raisonnable au Château et il n'est pas juste de dire que le gouvernement nous subventionne. Nous payons le prix de la chambre les samedis et les autres jours d'absence. La chambre se trouve ainsi louée et nous payons, je crois, notre juste part.

M. GORDON: Le tarif exigé des députés est un tarif raisonnable aux yeux de la direction de l'hôtel, eu égard à la clientèle particulière que les députés constituent. Il n'est pas du tout question pour nous de subventionner qui que ce soit.

M. FRASER (*Peterborough*): Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Pouvons-nous passer aux pages 3 et 4 qui portent sur le nouveau matériel?

M. MACLEAN: J'ai un certain nombre de questions à poser au sujet de la page 2. Il y a au poste "Hôtels" un article à l'égard d'un grand terminus dans la région de l'Atlantique et le chiffre en est de \$374,000, soit près de \$375,000 De quoi s'agit-il? D'une seule entreprise?

M. GORDON: Non. Il s'agit d'une dépense qui doit être faite cette année à Campbellton au montant de \$195,500, soit une partie de la dépense totale de \$305,500, pour l'achat de terrain et l'extension des cours par la construction de voies de magasinage. Ensuite, à Edmundston des modifications et additions doivent être apportées aux cours cette année pour une somme de \$179,469; le total estimatif des travaux se chiffrera par \$1,057,140 d'immobilisations. L'entreprise, qui commence cette année, se continuera peut-être durant 1955 ou même 1956. Les frais devraient totaliser \$1,057,140 et la dépense d'ensemble, \$1,232,718.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Au sujet du nouveau matériel, je crois que M. Gordon l'a traité assez longuement hier soir. Si l'on n'a pas d'autre question à poser maintenant, pouvons-nous adopter l'article?

Adopté.

Acquisition de titres, page 5. A-t-on des questions à poser à ce sujet?

L'article est-il adopté?

Adopté.

Construction de nouveaux embranchements, pages 6 et 7.

L'embranchement de Lynn-Lake est-il adopté?

Adopté.

L'embranchement de Kitimat est-il adopté?

Adopté?

Le budget du National-Canadien est-il adopté?

Adopté.

Passons maintenant au rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. GORDON:

MONTRÉAL, LE 26 FÉVRIER 1954.

A L'HONORABLE LIONEL CHEVRIER, C.R., M.P.,
MINISTRE DU TRANSPORT,
OTTAWA.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport de l'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'exercice 1953.

Par comparaison avec l'année précédente, le résultat de l'exploitation est le suivant:

	1953	1952	Diminution	
Recettes d'exploitation	\$4,509,342	\$7,449,247	\$2,939,905	39.5%
Frais d'exploitation...	5,331,788	7,122,971	1,791,183	25.2%
<i>Perte</i> d'exploitation...	\$ 822,446	—		
Profit d'exploitation...	—	\$ 326,276	\$1,148,722	

La recette du fret s'est élevée à \$4,336,008, une diminution de 25.3% due en grande partie à de plus faibles cargaisons, à une diminution substantielle des tarifs sur le sucre brut et à l'annulation de six voyages comme suite de la grève des employés entre le 28 septembre et le 23 octobre.

Le tonnage d'importation a diminué de 67,807 tonnes, ou de 29.4%, et celui d'exportation de 13,799 tonnes, ou de 11.4%.

La recette du service des passagers a été réduite de \$869,400 à \$132,823 due surtout au fait que les deux derniers vaisseaux du type *Lady* ont été retirés du service à la fin de 1952. En même temps, les subventions payées par certaines contrées britanniques dans la mer des Caraïbes pour l'exploitation de ces vaisseaux ont été supprimées.

La recette provenant de nolisements a diminué de \$620,592 à \$13,069. Durant les mois d'hiver de 1953, la Compagnie n'avait que deux vaisseaux pouvant être nolisés et l'on n'a pu obtenir des taux aussi satisfaisants qu'au début de 1952.

Les frais d'exploitation ont été réduits de \$1,791,183 ou de 25.2% à \$5,331,788 dû surtout au fait que les vaisseaux *Lady* ont été retirés du service. L'économie ainsi réalisée a été en partie effacée par le plus haut coût d'exploitation des vaisseaux, de plus fortes dépenses d'entretien et d'autres dépenses s'élevant à \$130,000 résultant de la grève des employés.

Compte tenu du revenu du fonds de remplacement des vaisseaux et du service de la dette, le déficit de revenu pour l'année s'élève à \$1,126,830 contre \$3,909 en 1952. Toutefois, ainsi qu'il apparaît à la page 8, le montant dû par l'État au compte déficit a été réduit de \$477,168, soit le profit réalisé par la vente du *Lady Nelson* et du *Lady Rodney* en février 1953.

Aucun changement n'a été apporté en 1953 à la flotte qui se compose des navires suivants:

		Jauge brute	Tonnage réel
<i>Canadian Challenger</i>	Moteurs diesel et frigorifique...	6,745	7,460
<i>Canadian Constructor</i>	Moteurs diesel et frigorifique...	6,745	7,460
<i>Canadian Cruiser</i>	Moteurs diesel et frigorifique...	6,745	7,460
<i>Canadian Conqueror</i>	Sans frigorifique.....	2,930	4,532
<i>Canadian Highlander</i>	Sans frigorifique.....	2,966	4,532
<i>Canadian Leader</i>	Sans frigorifique.....	2,930	4,532
<i>Canadian Observer</i>	Sans frigorifique.....	2,967	4,532
<i>Canadian Victoria</i>	Sans frigorifique.....	2,963	4,532
		<u>34,991</u>	<u>45,040</u>

Le reliquat du fonds de remplacement des vaisseaux, qui apparaît à la page 6, était à la fin de l'année de \$5,508,352, une augmentation de \$490,123 sur l'année précédente. Au cours de l'année, il a été ajouté au fonds \$268,771 de dépréciation sur la flotte et \$227,832 qui représentent la valeur nette aux livres des deux vaisseaux vendus. Un montant de \$6,480 a été emprunté au fonds pour rencontrer le coût de l'équipement additionnel de radio installé sur six vaisseaux de la flotte.

A la fin de l'année, le fonds d'assurance était de \$2,565,565, contre \$2,354,572 à la fin de 1952. Provision faite pour les pertes, le surplus s'est élevé à \$140,993. A ce montant vient s'ajouter la somme de \$70,000 mise de côté en 1952 pour le paiement d'impôts sur le revenu, et recouvrable en vertu de la clause sur les pertes de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Pour le conseil d'administration,

D. GORDON,

Le Président,

BILAN
AU 31 DÉCEMBRE 1953

ACTIF		PASSIF	
IMMOBILISATIONS		CAPITAL-ACTIONS	
Vaisseaux.....	\$6,420,023	Autorisé et émis: 400 actions à \$100 chacune.....	\$ 40,000
Moins dépréciation courue.....	<u>2,978,375</u>		
	\$3,441,648	DETTE CONSOLIDÉE	
Fonds de remplacement des vaisseaux.....	<u>5,508,352</u>	Obligations 5%, 25 ans, garanties par l'État, échéance le 1 ^{er} mars 1955.....	9,400,000
	\$ 8,950,000		
DISPONIBILITÉS		AVANCE DE L'ÉTAT	
Espèces en banque.....	\$399,753	Pour capital d'exploitation.....	150,000
Dépôts spéciaux.....	<u>5,625</u>		
	\$ 405,378	EXIGIBILITÉS	
Comptes à recevoir.....	83,840	Comptes à payer.....	\$553,156
Soldes de fret, passagers et agences.....	213,479	Arriérés d'intérêts.....	5,625
Solde dû par l'État au compte déficit.....	649,662	Intérêts courus mais non échus.....	<u>156,667</u>
Inventaires.....	22,178		715,448
Avances aux capitaines, matelots, etc.....	18,290	COMPTES D'ORDRE.....	99,978
Dû à même le fonds d'assurance et de remplacement.....	<u>22,599</u>		
	1,415,426	RÉSERVE POUR ASSURANCE.....	2,565,565
FONDS D'ASSURANCE.....	2,565,565		<u>\$12,970,991</u>
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS.....	40,000		
	<u>\$12,970,991</u>		

T. J. GRACEY,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1953, et, à notre avis, les Steamships ont tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes s'y rattachant ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et selon nous, sont établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière des Steamships au 31 décembre 1953, et des revenus et dépenses pour l'année au meilleur de notre connaissance et des renseignements qui nous ont été fournis et ainsi qu'il apparaît aux livres des Steamships.

A notre avis, les Steamships n'ont pas outrepassé leurs pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal,
le 2 mars 1954.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS

	1953	1952
RECETTES D'EXPLOITATION		
Fret.....	\$ 4,336,008	\$ 5,801,570
Passagers.....	132,823	869,400
Diverses.....	28,628	57,168
Subventions.....	1,186	87,448
Affrètement.....	13,069	633,661
Total.....	\$ 4,509,342	\$ 7,449,247
 FRAIS D'EXPLOITATION		
Comptes de voyages.....	\$ 4,671,879	\$ 6,394,663
Frais des vaisseaux immobilisés.....	64,666	46,308
Dépréciations des navires.....	268,772	372,392
Frais de gérance et de bureaux.....	216,960	228,105
Pensions.....	91,832	22,731
Divers.....	17,679	58,772
Total.....	\$ 5,331,788	\$ 7,122,971
Profit ou perte d'exploitation.....	\$ 822,446	\$ 326,276
 Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux—Cr.....	 170,886	 145,065
Intérêts sur obligations entre les mains du public.....	470,000	470,000
Intérêts sur avances de l'État.....	5,250	5,250
Déficit de revenus.....	\$ 1,126,830	\$ 3,909

COMpte DE PROFITS ET PERTES

AU 31 DÉCEMBRE 1953

Solde au 31 décembre 1952.....		Nil
Déficit de revenu en 1953.....	\$ 1,126,830	
Profit résultant de la vente de vaisseaux.....	477,168	\$ 649,662
Déficit assumé par l'État.....		649,662
Solde au 31 décembre 1953.....		Nil

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser au sujet du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*?

M. MACLEAN: La compagnie a-t-elle pu absorber le personnel qui est devenu sans emploi par suite du retrait du service des deux vaisseaux de la classe *Lady*? Les anciens équipages des *Lady* ont-ils été en partie absorbés?

M. GORDON: En partie, mais pas en totalité. Nous avons fait ce que nous avons pu, en particulier à l'égard des officiers comptant un long service qui ont été absorbés dans les autres services du National-Canadien autant que possible.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je ne puis pas trouver le rapport très enthousiaste. Je voudrais que le président nous en dise un peu plus long au sujet de l'entreprise et ce qu'il pense de son maintien? Quel est son sentiment à son sujet? Nous trouvons-nous, en somme, à liquider l'entreprise?

Le PRÉSIDENT: Si M. Gordon le veut bien. Voulez-vous que nous nous ajournions maintenant?

M. MACDONNELL: Je ne voudrais pas que nous ne consacrons que cinq minutes à la question.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30.

APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Que ceux qui le désirent posent des questions au sujet du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. KNIGHT: Le rapport me semble très triste. Il me semble, si je me souviens bien de ce qu'on a dit l'an dernier, que le rapport de l'an dernier mentionnait que l'insuccès tenait en partie à la concurrence des services aériens de transport des voyageurs qui font la liaison avec les Antilles. Je n'ai pas en main le compte rendu de l'an dernier et je ne l'ai pas parcouru, mais je crois qu'on a dit l'an dernier que la vente de ces navires dont l'exploitation n'avait pas été profitable durant l'année, à un prix qui, je crois, semblait plutôt intéressant à l'époque, devait mettre l'entreprise sur un meilleur pied. On fondait aussi de grands espoirs sur le transport du fret au cours de l'année. Est-ce bien là à peu près ce qu'on a dit l'an dernier?

M. GORDON: Voici à peu près ce qu'il en était. Nous pensions, en abandonnant l'exploitation de ces navires, que nous éliminions le très gros déficit auquel donnait manifestement lieu leur exploitation. Nous espérions un peu que la restriction de la flotte aux cargos nous permettrait d'obtenir de meilleurs résultats. En fait, cependant, après nous être débarrassés des navires de luxe, nous avons connu une année anormale en 1953, à cause surtout de la grève qui a atteint les navires. Nous avons estimé que la grève nous a coûté une perte de revenu brut d'au moins un demi-million de dollars; les frais de mise en rade et les autres dépenses imprévues se sont établis à \$130,000. Les frais anormaux encourus se sont donc reflétés dans les comptes de 1953. La question consiste vraiment à savoir si le trafic auquel nous pouvons nous attendre nous permet d'espérer que, hormis des incidents anormaux comme ceux-là, nous réussirons à faire nos frais.

L'hon. M. CHEVRIER: J'allais répondre à la question de M. Macdonnell et à votre question, monsieur Knight, en disant que ces deux points soulevaient une question d'administration, à savoir si nous devrions continuer le service...

M. KNIGHT: Voilà ce à quoi je songe.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce n'est pas là première fois que nous étudions la question. M. Gordon en a saisi le gouvernement il y a deux ans, et nous avons accepté sa recommandation, c'est-à-dire de nous débarrasser des deux navires *Lady*. M. Gordon m'a de nouveau écrit une lettre cette année dans laquelle il exposait les difficultés mentionnées au rapport et au budget, mais, comme il l'a dit lui-même, l'année 1953 a été anormale à cause de la perte très grande tenant à la grève et à la mise en rade; les autres dépenses ont été de nature si extraordinaire que nous n'avons pas pensé que l'année était normale et que nous pouvions nous fonder sur ces résultats pour décider de cesser le service. En outre, le service intéressait non seulement le National-Canadien mais aussi d'autres organismes, comme le ministère du Commerce et le ministère des Finances. Il est difficile de savoir si le commerce entre les îles Caraïbes et le Canada augmentera en 1954.

M. KNIGHT: Peut-on estimer assez exactement la perte due à la grève?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Gordon a cité des chiffres ce matin, je crois, qui sembleraient indiquer que la perte a été passablement élevée. Quoi qu'il en soit, la perte a été telle que je ne crois pas qu'il serait judicieux de se fonder sur cette année-là pour décider de mettre fin au service. Aussi, avons-nous pensé le maintenir une autre année pour voir ce qu'il en sera. J'en venais à l'autre point, c'est-à-dire à l'entente triennale passée avec Cuba au sujet du sucre et qui expirera cette année. Il se peut que le Canada achète une plus grande quantité de sucre des Antilles, auquel cas le volume du fret transporté par ces navires accusera une augmentation. Il n'est pas douteux, cependant, que si la situation actuelle se maintient il nous faudra songer sérieusement à liquider toute l'entreprise.

M. KNIGHT: Quelle est la concurrence à laquelle vous devez faire face?

M. GORDON: La concurrence nous vient surtout de l'*Alcoa Steamships Co.*, et de la *Saguenay Terminals Ltd.*, qui toutes deux emploient surtout des navires d'immatriculation étrangère. Ces deux compagnies servent surtout l'industrie de l'aluminium. La difficulté tient à ce qu'à la montée les navires sont chargés de bauxite pour l'*Aluminum Company* d'Arvida alors qu'à la descente, étant vides, ils sont en mesure de prendre du fret à tout prix inabordable aux concurrents. Voilà notre principale difficulté au point de vue de la concurrence mais, comme l'a signalé M. Chevrier, nous croyons que cette année notre situation sera bien plus avantageuse en ce qui concerne le sucre, qui constitue une denrée importante pour ce service.

M. KNIGHT: J'allais dire, au sujet de la baisse du commerce, que la situation actuelle va se répercuter sur les *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. La compagnie en sera-t-elle affectée?

L'hon. M. CHEVRIER: Si le commerce continue de baisser, il nous faudra prendre la même décision que nous avons déjà prise au sujet des navires *Lady*.

M. KNIGHT: Je ne vous propose pas de le faire. Je ne fais que poser des questions à ce sujet.

M. FULTON: La situation pourrait-elle s'améliorer si le rayon d'action des navires était étendu à l'Amérique du Sud?

M. GORDON: Nous ne serions pas tentés de le faire. Tout d'abord, les navires ne sont pas adaptés à une extension du service et, deuxièmement, la concurrence qui se pratique déjà militerait contre une expansion du service. Si une décision doit être prise au sujet de l'abandon de la flotte exploitée par les *Canadian National Steamships*, le premier point considéré sera les effets que cet abandon aurait sur le commerce entre le Canada et les Antilles. Si on peut établir qu'il y a assez d'entreprises de navigation qui s'occupent du commerce avec l'Amérique du Sud pour répondre à tous les besoins et si notre service n'est pas rentable, il sera alors judicieux de l'abandonner. Comme M. Chevrier l'a

signalé, c'est une question d'administration qu'il appartient au gouvernement de décider et qui reste à discuter. Les états dont je vous saisis se fondent sur la supposition que nous continuons le service en 1954.

M. FRASER (*Peterborough*): Combien de navires avez-vous en service actuellement, huit?

M. GORDON: Oui, comme le mentionne le rapport.

M. FRASER (*Peterborough*): Y aurait-il moyen de réduire le nombre de navires? Pourriez-vous assurer le service avec moins de navires?

M. GORDON: Non. Nous avons étudié la question et, si nous devons maintenir le service et en assurer la régularité, le nombre actuel de navires est le minimum qui nous permette d'espérer obtenir le fret qui s'offre. Le ministre nous a demandé d'étudier la question et je lui ai fait parvenir un rapport le 19 février. J'y déclarais que nous ne pouvions espérer rivaliser avec succès avec les autres lignes de la route des Antilles à moins d'assurer un service bimensuel régulier toute l'année durant et que nous ferions aussi bien d'abandonner le service si nous allions le réduire davantage.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous avez cinq navires frigorifiques. Cela est-il pour quelque chose dans le manque de fret:

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a tout simplement pas de fret?

M. FRASER (*Peterborough*): Je sais, monsieur Gordon, que la concurrence des autres lignes est très vive en Amérique du Sud, et je me demandais si la situation était identique ici et si vous pouviez mieux y faire face avec des navires plus modernes.

M. GORDON: Non, je ne recommanderais pas d'autres immobilisations pour de nouveaux navires. Les autorités maritimes croient que la flotte actuelle suffit aux besoins. En d'autres mots, nous ne perdons pas de fret faute de navires. Si nous en perdons, c'est à cause de la vive concurrence dont le fret fait l'objet.

M. FRASER (*Peterborough*): La situation doit-elle plutôt s'empirer que s'améliorer.

M. GORDON: Elle n'a peut-être empirer, mais je ne voudrais pas être catégorique à ce sujet. La situation change très rapidement et vous verrez, lorsque nous en viendrons au budget, que nous prévoyons pour 1954 un déficit fort réduit en comparaison de 1953.

M. KNIGHT: Quelle serait la valeur de ce genre de navire de 6,000 tonnes? Quelle serait la valeur de ces navires en ce qui concerne le fonds de remplacement des navires. Je cherche à obtenir une comparaison de la valeur des navires. Quelle en serait la valeur approximative en argent?

M. GORDON: Il serait peut-être bon à ce sujet de songer que des obligations au montant de \$9,400,000 devront être remboursées en mars de l'année prochaine. Compte tenu de l'actif de la compagnie, actif qui comprend le fonds de remplacement des navires, ainsi que de la caisse autonome d'assurance, si nous pouvons vendre les navires actuellement en service à un prix raisonnable, nous pourrions alors, à tout prendre, probablement liquider la société sans avoir à demander d'autres capitaux. D'après mon rapport, le fonds de remplacement des navires s'élève à \$5,500,000. Nous aurons des obligations à rembourser le 1^{er} mars 1955, ce qui signifie que le gouvernement devra prendre une décision sur la méthode de financer le reste de la somme nécessaire. Un moyen de la faire serait de vendre l'actif de la compagnie, c'est-à-dire que nous pourrions liquider les navires et liquider les autres actifs de la compagnie quels qu'ils soient, ce qui fournirait une somme qui couvrirait le passif.

M. KNIGHT: Le gouvernement a-t-il décidé de maintenir le service durant une autre année à titre d'essai?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, semblable décision n'a pas été prise. J'ai simplement mentionné auparavant que c'était là ce à quoi je songeais. Il va de soi, naturellement, qu'une question de cette importance appelle une étude très sérieuse.

M. FOLLWELL: Les navires sont-ils exploités saisonnièrement toute l'année durant?

M. GORDON: Toute l'année durant.

M. FOLLWELL: Quelles routes parcourent-ils par exemple?

L'hon. M. CHEVRIER: D'Halifax à Saint-Jean.

M. GORDON: Les routes changent selon la saison. Les services de l'Est rayonnent d'Halifax en hiver, et de Montréal en été.

M. FOLLWELL: Ces navires prennent-ils des passagers?

M. GORDON: Non, il n'y a que trois navires qui peuvent transporter 12 passagers chacun. Nous ne les considérons pas comme des navires à passagers.

M. FOLLWELL: Vous prenez des passagers?

M. GORDON: Nous prenons 12 passagers sur chacun des navires équipés pour le transport des passagers. Il y en a trois, je crois. Il s'agit des navires à propulsion diesel mentionnés au rapport.

M. GILLIS: N'est-ce pas la tendance générale aujourd'hui, en ce qui concerne le Canada, d'abandonner complètement le commerce maritime?

Le PRÉSIDENT: Tout dépend, je crois, si le commerce maritime peut vous être profitable ou non.

M. GILLIS: Voici comment j'interprète l'attitude du gouvernement au sujet du maintien d'une flotte marchande. Le gouvernement n'est pas disposé à verser des subventions et quiconque doit s'occuper du commerce maritime doit employer des navires d'immatriculation étrangère, britannique ou grecque. Ces navires peuvent assurer le transport des marchandises à meilleur compte. M. Gordon ne fait que suivre la tendance générale qui existe au pays. Ainsi la *Dominion Steel Company* avait autrefois une flotte de 14 navires; elle n'en a plus que deux aujourd'hui. Cette tendance semble générale dans tout le pays.

Le PRÉSIDENT: La raison en est, je crois, qu'on peut louer des navires grecs, panamiens, et le reste, à bien meilleur compte.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y avait que nous ne nous sentions pas disposés à subventionner à grands frais ces navires. Nous ne nous sentons pas plus disposés à le faire dans le cas qui nous occupe et si la situation se maintient durant plusieurs années, il nous faudra aviser à une décision au sujet de ces navires.

M. GILLIS: Je ne vous blâme pas de ne pas subventionner la flotte marchande en général, mais je crois qu'on a tort de songer un seul instant à abandonner notre flotte actuelle.

M. GORDON: Même devant un déficit annuel d'un demi-million?

M. GILLIS: Je crois que, étant donné les talents d'homme d'affaires de M. Gordon, si l'on examinait bien la situation et si l'on s'occupait d'inviter comme il faut les expéditeurs canadiens à faire usage des services nationaux... Je ne crois pas que nous devrions abaisser les normes pratiquées au pays au niveau des normes des navires grecs ou britanniques. Je crois que nous visons plutôt à les relever. Un pays qui doit exporter le tiers environ de sa production devrait avoir au moins un noyau de flotte marchande. Les besoins augmenteront avec le temps et nous avons tort à mon sens de nous placer dans une situation de dépendance vis-à-vis des Grecs ou des Britanniques ou de quiconque. Nous devrions avoir un noyau de flotte.

L'hon. M. CHEVRIER: Il nous reste encore une couple de millions de tonnes de navires qui sont en service sur la mer, sur les côtes ou à l'intérieur du pays.

M. GILLIS: Ils ne dureront pas longtemps si la tendance que je perçois doit se continuer.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que nous avons fait il y a quelques années quand nous avons décidé de comprimer les dépenses. Il nous a fallu vendre les deux navires *Lady* et je crains que nous aurons à prendre décision au cours de 1954.

M. GORDON: C'est au caractère particulier de la concurrence qu'il faut songer. Vous avez eu l'amabilité de mentionner mes talents d'homme d'affaires, mais je ne puis plus faire de miracles. Lorsque joue la concurrence comme celle de l'Alcoa et des *Saguenay Terminals*, dont les navires à la descente prennent du fret à presque n'importe quel prix, la situation est fort désespérée pour les concurrents. Nous nous en tirons assez bien quant au fret montant car les navires des autres lignes sont chargés de bauxite pour l'industrie de l'aluminium. Ce qui rend la concurrence presque impossible, c'est le compétiteur qui ne se soucie pas du prix. Si nous réduisons nos tarifs, il réduit encore davantage le sien.

M. GILLIS: Je ne crois pas que nous devrions accepter ce rapport rempli d'apathie.

M. GORDON: Si l'on examine avec soin les intérêts du National-Canadien proprement dits, on ne peut pas dire que le trafic provenant de la flotte nous intéresse particulièrement. En d'autres mots, le trafic qui découle de la flotte nous l'aurions quand même. Cela revient simplement à une question de politique commerciale pour l'État qui doit décider s'il va demander aux contribuables de maintenir une flotte vouée presque à accuser un déficit annuel. Le déficit variera selon les années mais, malgré tous les soins que nous avons pu y consacrer, nous ne voyons pas comment l'entreprise peut faire ses frais.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

M. FRASER (*Peterborough*): Une question, s'il vous plaît? Le rapport mentionne que la compagnie n'a que deux navires à nolisier. Quels sont ces deux navires?

M. GORDON: Cela dépend de la saison.

M. FRASER (*Peterborough*): Il s'agit de deux navires?

M. GORDON: Il s'agit de deux navires de la flotte actuelle qui dépendent de l'endroit où ils se trouvent à tel moment du cycle des mouvements maritimes.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous entendez par là que vous nolisez deux des navires presque en tout temps?

M. GORDON: Non, le rapport mentionne que nous n'avions que deux navires à nolisier mais au moment où ils sont devenus disponibles et pouvaient être libéré du service régulier, il n'existait pas de période de nolisement satisfaisant. On ne sait jamais si l'on peut trouver des frêteurs.

M. FRASER (*Peterborough*): Les nolisements seraient de toute façon de courte durée?

M. GORDON: Oui, c'est exact, parce que les navires doivent retourner au service régulier.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

L'article suivant est le budget des *Canadian National (West Indies) Steamships*. Il se trouve à la page 8 des documents dont nous avons été saisis hier.

M. GORDON: Le budget est relativement simple. A la colonne de droite figure les recettes d'exploitation, soit \$4,940,000, et les dépenses d'exploitation, soit \$5,220,000, ce qui se traduit par un déficit d'exploitation de \$280,000 en 1954. Il y a ensuite la recette du fonds de remplacement des navires ainsi que l'intérêt à payer sur les billets de l'État, et le reste; toutes ces sommes se tra-

duisent par un déficit d'exploitation de \$581,000 pour l'année contre \$1,126,830 en 1953. Ce chiffre de \$1,126,830 représente le déficit même de 1953, mais nous avons pu nous prévaloir du bénéfice comptable réalisé à la vente des navires *Lady*, soit \$477,168, et réduire le montant du déficit au chapitre du revenu de l'année. Si nos prévisions sont justes, l'insuffisance de revenus devrait probablement dépasser un demi-million de dollars, soit \$581,000, l'année prochaine, si nous continuons d'exploiter les navires toute l'année durant.

M. FULTON: Pourquoi vos dépenses d'exploitation dépassent-elles si considérablement vos prévisions de 1953? A quoi cela tiendrait-il?

M. GORDON: Cela tient en partie à la grève. Nous avons non seulement perdu du revenu du fait de la grève, mais la mise en rade des navires nous a aussi occasionné des frais.

M. FULTON: Plus élevés qu'il ne vous en aurait coûté d'exploiter les navires?

L'hon. M. CHEVRIER: Payez-vous les équipages lorsqu'ils sont en grève?

M. GORDON: On ne paie pas les équipages. Le rapport mentionne que les épargnes réalisées du fait du retrait des navires *Lady* ont été en partie neutralisées par l'augmentation des dépenses générales et d'autres dépenses au montant de \$130,000 du fait de la grève des employés. Cette somme tient à plusieurs éléments. L'un consiste en ce que nous nous étions engagés à assurer un certain trafic au moment de la grève et nous avons dû livrer le fret qui était à bord des navires; cela nous a coûté environ \$30,000. Vous avez demandé, monsieur Fulton, pourquoi notre estimation des frais d'exploitation dépassait tellement le chiffre du budget de 1953?

M. FULTON: J'ai demandé pourquoi vos dépenses d'exploitation en 1953 ont dépassé vos prévisions de plus de \$600,000. Je n'entends pas que vous étiez mauvais estimateur. La marge est considérable et je remarque que vous croyez que cela va se continuer parce que votre budget de 1954 ne s'en éloigne guère.

M. ARMSTRONG: Je crois que nous pouvons mieux expliquer le point en faisant la comparaison de 1952 et de 1953, étant donné qu'une estimation renferme tellement d'impondérables. Les frais d'exploitation ont diminué d'environ \$1,800,000 en 1953 sur 1952. La diminution tient surtout à la baisse de \$1,700,000 au chapitre des voyages. Voici de quoi est fait le montant de \$1,700,000. Le retrait des navires *Lady* répond pour une diminution de \$2,200,000; il y a eu une augmentation de \$35,000 des frais de combustible qui tient surtout à la période plus courte durant laquelle les navires ont été affrétés; les dépenses de port et de quai se sont accrues de \$50,000; nous avons subi des frais de révision extraordinaires à cause de changements d'ordre structural et de relevés qui ont coûté \$100,000 en 1953.

M. FULTON: Les changements d'ordre structural étaient recommandés?

M. ARMSTRONG: Oui, recommandés par les assureurs maritimes. Les frais de mise en rade ont monté de \$20,000, les navires étant amarrés plus longtemps parce que nous n'avions pas autant de trafic. Les frais de manutention du fret se sont néanmoins accrues de \$280,000. Voici les diminutions: les salaires des équipages ont baissé de \$12,000, les vivres de \$28,000, les frais de fournitures de pont, de machine et de cuisine, de \$55,000, diminution qui est en partie attribuée au retrait des navires *Lady*. Les frais normaux d'entretien et de réparation ont diminué de \$15,000, et les frais d'assurance, de \$20,000. Il y a eu ensuite la dépense de \$130,000 causée par la grève, dépense qui constitue une augmentation. L'ensemble de toutes ces sommes se traduit par la diminution nette indiquée.

Le PRÉSIDENT: Le budget est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant au rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Je prends pour acquis que

les membres du Comité ne désirent pas qu'il en soit donné lecture. Le rapport renferme une foule de données sur les différents placements et je suppose qu'il ne sera pas nécessaire d'en faire lecture. A-t-on des questions à poser au sujet du rapport annuel?

M. FULTON: Je propose que le rapport annuel soit versé au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 2 mars 1954.

L'honorable Lionel CHEVRIER, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre leur rapport sur les transactions, en 1953, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, telles qu'effectuées en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

Les valeurs en nantissement mentionnées dans la clause 5 de la Loi sont transportées par le ministre des Finances au Trust des titres. Ces valeurs figurent maintenant à l'annexe A. 2 du bilan du Trust des titres.

Au cours de l'année aucune autre transaction n'a affecté les valeurs détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs soumettent ici le bilan au 31 décembre 1953.

Pour les régisseurs,
D. GORDON.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1953

ACTIF

<i>Créances pour capital des emprunts—</i>	
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
	<u>\$ 643,860,558.26</u>

<i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>	
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
	<u>574,781,637.01</u>

<i>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.....</i>	108,480,697.14
--	----------------

<i>Valeurs en mains—</i>	
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....	.....
Autres valeurs—Voir Annexe A.2.....	.....
	<u>\$1,327,122,892.41</u>

PASSIF

<i>Capital-actions détenu par les chemins de fer Nationaux du Canada—</i>	
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 excèdent la valeur indiquée au 1 ^{er} janvier 1937.....	948,604,757.39
	<u>\$1,327,122,892.41</u>

Le contrôleur,
T. J. GRACEY.

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 1953.

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.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1953, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

Le 2 mars 1954.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

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 provisoire, 1918, remboursé par des émissions sub- séquentes de valeurs garanties et des emprunts.....		Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00	Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00	Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
†Emprunt 6%, crédit 126, 1951.....	44,419,806.42	Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00	Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
		{ Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16	{ Actions-déventures 3½% et 4½%.....	5,109,999.99
		Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82	{ Diverses actions-déventures et déventures.....	14,097,470.59
		{ Diverses actions-déventures.....	10,783,564.86
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....		Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....			
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%.....	\$25,479,226.97
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18	Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15	Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G.T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00	{ Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
		{ Déventures 4% G.T.P.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ulté- rieures de titres et emprunts garantis.....		{ Actions-déventures 4%.....	60,801,700.00
		{ Obligations 6% comportant 2 ^e hypothèque sur matériel.....	1,693,113.33
Total Grand Trunk.....	\$118,582,182.33		

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—

Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan	2,898,536.98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	.....
Total Grand Trunk Pacific.....	<u>\$116,006,599.08</u>

Obligations 1 ^{re} hypothèque 3%.....	\$33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de création, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de création, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions de la G.T.P. Development Company, Limited.	2,999,000.00

Suite page 170

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>Billets et nantissements</i>	
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 Grand Trunk Pacific.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific (certificats de créma- tion).....	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 Grand Trunk Pacific.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific (certificats de créma- tion).....	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 Grand Trunk Pacific.....	1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific (certificats de créma- tion).....	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 Grand Trunk Pacific.....	364,898.73
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific (certificats de créma- tion).....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company.....	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5½% Canadian National Railway Company	29,910,400.85
Emprunts 5½%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company.....	11,210,815.56
Emprunt provisoire, 1930, remboursé par des émissions subsé- quentes de valeurs garanties et des emprunts.....		{ 166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad Company.....	4,171,940.94
		{ Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque, échéance 1 ^{er} janvier 1960.....	8,609,000.00
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57		
Total Canadian National Railway Company.....	<u>\$ 96,936,971.75</u>		
Total des Emprunts.....	<u>\$643,860,558.26</u>		

ANNEXE A.2

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Valeurs transférées de l'État canadien au Trust des titres conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952

Montant

DESCRIPTION DES ÉMISSIONS	Montant	
	Sterling	Dollars
Obligations sterling consolidées, 1ère hypothèque, 4%, Canada Atlantic Rly. Co., échéance 1er janvier 1955.....	£1,245,300	
Obligations garanties, 20 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er septembre 1951.....		\$ 1,978,000.00
Obligations garanties, 25 ans, 4¾%, Canadian National Rly. Co., échéance 15 juin 1955.....		1,504,000.00
Obligations garanties, 25 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er février 1956.....		2,632,000.00
Obligations garanties, 30 ans, 4½%, Canadian National Railways, Co., échéance 1er juillet 1957.....		864,000.00
Obligations garanties, 40 ans, 5%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er juillet 1969.....		3,317,000.00
Obligations garanties, 40 ans, 5%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er octobre 1969.....		2,271,500.00
Obligations garanties, 40 ans, 5%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er février 1970.....		662,000.00
Actions-dévaluations garanties, 2%, 1927, Canadian National Rly. Co.....	3,813,250	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	534,097	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Actions-dévaluations consolidées, 4% perpétuelles, Canadian Northern Ontario Rly. Co.....	1,609,832	
Actions-dévaluations garanties, 1ère hypothèque, 4%, Canadian Northern Pacific Rly. Co., échéance 2 avril 1950.....	3,208,545	
Actions-dévaluations (Terminal), 1ère hypothèque, 4½%, Canadian Northern Pacific Rly. Co., échéance 2 avril 1950.....	1,533,131	
Actions-dévaluations garanties, 4% perpétuelles, Canadian Northern Quebec Rly. Co.....	983,183	
Actions-dévaluations, 25 ans S.F., 6½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 1er juillet 1946.....		145,000.00
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 3%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 10 juillet 1953.....	1,684,362	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., 20 juillet 1958.....	359,869	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....		508,666.00
Actions-dévaluations consolidées, 4% perpétuelles, Canadian Northern Rly. Co.....	8,414,402	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 4½%, Canadian Northern Western Co., échéance 22 octobre 1943.....	187,937	
Obligations-dévaluations, 1ère hypothèque, 4½%, Canadian Northern Western Rly. Co., échéance 22 octobre 1943.....		6,000.00
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Séries "A" (section de la Prairie), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er avril 1955.....	1,364,500	
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Séries "B" (section des montagnes), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er avril 1955.....	1,402,900	
Obligations sterling, 1ère hypothèque, 4%, Embranchement L.S., Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er avril 1955.....	1,107,200	
Obligations sterling, 1ère hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations sterling, 4%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er janvier 1962.....	90,900	
Actions-dévaluations, capital emprunté, 5% perpétuelles, Grand Trunk Rly. of Canada.....	3,967,602	
Actions-dévaluations consolidées, 4% perpétuelles, Grand Trunk Rly. Co. of Canada.....	23,401,438	
Actions garanties, 4% perpétuelles, Grand Trunk Rly. Co. of Canada.....	12,500,000	
Obligations, 1ère hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1er juillet 1950.....	649,500	
Obligations, 1ère hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1er juillet 1950.....		1,293,500.00
Obligations et actions dévaluations, capital emprunté, 5% perpétuelles, Great Western Rly. Co. of Canada.....	2,548,750	
Actions-dévaluations, 4% perpétuelles, Northern Rly. Co. of Canada (G.T. Rly. Co. of Canada).....	302,573	
Troisièmes obligations privilégiées, 5% perpétuelles, Northern Rly. Co. of Canada.....	14,400	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 4% perpétuelles, Quebec & Lake St. John Rly. Co.....	815,170	
Actions-dévaluations, 1ère hypothèque, 4%, St. John & Quebec Rly. Co., échéance 1er juin 1962.....	432,600	
Obligations, 1ère hypothèque, 7%, Wellington, Grey & Bruce Rly. Co., échéance 1er juillet 1891—prolongées.....	6,100	

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est le rapport des vérificateurs au sujet du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. Le Comité désire-t-il omettre la lecture du rapport des vérificateurs? Le vérificateur est présent et répondra volontiers aux questions qui pourraient surgir.

M. FULTON: Je propose que le rapport soit versé au compte rendu.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
 CHARTERED ACCOUNTANTS
 Coristine Building
 410 St. Nicholas Street
 Montreal 1

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

A L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,
 OTTAWA, CANADA,

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1953 en vertu de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables et financiers au quartier général du Réseau dans le but commun d'assurer à celui-ci un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur. Les preuves de vérification ont été pratiquées aux bureaux du quartier général du Réseau, ainsi que dans les régions et propriétés exploitées séparément au Canada, aux États-Unis, à Londres(Angleterre) et à Paris (France.)

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé et de l'état consolidé du revenu.

Sauf dans le cas d'Air Canada, le Réseau National ne possède pas suffisamment d'actions des compagnies affiliés pour exercer un vote majoritaire. En conséquence, ces compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau, et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans la majorité des cas, ces comptes sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau et de représentants d'intérêts extérieurs.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU REVENU

DÉPRÉCIATION

La provision pour dépréciation de l'actif immobilisé a été imputée sur les frais d'exploitation ferroviaire sur les bases suivantes:

- a) En ce qui concerne les ponts, édifices, gares, ateliers, etc., on a débité la perte de valeur utile au moment du remplacement dans le cas des Lignes canadiennes, tandis que, dans le cas des Lignes du Réseau aux États-Unis, on a créé une provision pour dépréciation aux taux prescrits par les règlements de l'Interstate Commerce Commission, ce qui a donné un taux mixte d'environ 1.5%.

- b) En ce qui concerne la voie ferrée, on a débité la perte de valeur utile au moment du remplacement ou de la désaffectation sur les Lignes du Réseau tant au Canada qu'aux États-Unis.
- c) Pour le matériel du Réseau, on a appliqué un taux de $3\frac{1}{3}\%$, ce qui correspond à peu près au taux mixte le plus récent adopté par les chemins de fer de première classe aux États-Unis.

La Commission Royale des Transports a recommandé qu'on donne à la Commission des Transports du Canada les pouvoirs et les instructions lui permettant de désigner aussitôt que possible les catégories de biens dont la dépréciation peut à bon droit être imputée sur les comptes ferroviaires de tous les chemins de fer de sa juridiction, ainsi que le taux ou les taux de dépréciation s'appliquant à chaque catégorie. Cette recommandation est encore à l'étude devant la Commission des Transports.

Nous avons reçu des officiers préposés à l'exploitation et à l'administration des certificats à l'effet que les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, on a effectué toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'année, par l'usure et la vétusté, et qu'on a donné avis de toutes ces désaffectations au service de la comptabilité.

SURPLUS DE L'EXERCICE

Nous voudrions faire remarquer qu'en établissant le surplus à \$244,000, on a imputé sur le revenu de l'exercice des augmentations de salaires rétroactives d'environ \$4,500,000, non incluses dans les comptes de 1952, et qu'on a porté au crédit du même compte un gain de \$2,561,000 réalisé sur le rachat de certains titres en livres sterling.

BILAN CONSOLIDÉ

ACTIF

Les immobilisations des compagnies incorporées dans la comptabilité du Réseau National au 1^{er} janvier 1923 ont été soumises, comme il convient, aux réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut alors autorisée sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Depuis le 1^{er} janvier 1923, les additions et améliorations du Réseau, moins les désaffectations, figurent en général au prix coûtant.

Les divers fonds spéciaux, y compris fonds de capital et autres fonds de réserve, fonds d'assurance et fonds de pension, au montant global de \$104,648,000, consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, obligations du Réseau National et obligations émises ou garanties par les provinces, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'exercice, les titres du Réseau compris dans ces fonds spéciaux ont été évalués au pair et s'élevaient à \$15,550,000. Les obligations du gouvernement fédéral et celles émises ou garanties par les provinces, au montant de \$85,391,000, ont été établies au prix coûtant, lequel excède la valeur marchande de 4.59%.

Les placements dans les compagnies affiliées 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, ces placements ont été effectués, conjointement avec d'autres chemins de fer, dans le but d'obtenir principalement 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 des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission. On a dé-

duit du montant figurant au bilan sous ce poste, des dépôts au montant de \$11,000,000 versés au Chemin de fer par Air Canada.

Les autres placements consistent en partie en divers placements hors liste, y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à grain, effectués principalement en vue du trafic et évalués au prix coûtant ou à un prix inférieur. Le reste comprend des titres du Gouvernement du Canada et du Réseau National (garantis par le Gouvernement), dont la valeur comptable est basée sur le prix coûtant dans le cas des obligations du Gouvernement et sur la valeur au pair dans le cas des titres du Réseau National. Le prix coûtant des titres du Gouvernement du Canada compris dans ces placements excédait la valeur marchande de 4.94%.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Le Chemin de fer a procédé à un inventaire de ses matériaux et approvisionnements au 30 septembre 1953, et à ce sujet, nous avons reçu des fonctionnaires compétents des certificats attestant:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les compter, peser ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire a été établie d'après le prix coûtant des matériaux une fois posés, basé sur la moyenne de prix coûtant dans le cas des traverses, des rails et du combustible, et sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériaux dans les magasins généraux, et sur la valeur utile approximative ou sur la valeur marchande dans le cas des matériaux usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, compte tenu de leur état.

Comme l'inventaire excédait les soldes au grand-livre, on a fait concorder ceux-ci avec l'inventaire en créditant les frais d'exploitation ferroviaire.

S'élevant à \$14,058,000 en fin d'exercice, le fonds d'assurance a augmenté de \$1,215,000 au cours de l'année après que le Chemin de fer eut opéré un transfert spécial de \$1,500,000 (au regard de \$500,000 en 1952) à ce fonds.

Les divers avoirs réalisables à long terme consistent surtout en montants à recevoir sur des contrats de vente de terrains et en divers comptes recouvrables plus tard.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l'amortissement s'effectue au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et sur d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant enquête auprès d'autres voituriers, et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

PASSIF

Les exigibilités comprennent un montant de \$22,367,000 payable au Gouvernement du Canada. Ce montant se compose de a) \$16,000,000 reçus en mars et avril 1953 en vertu de la section 9 de la Loi de finance et de garantie

des Chemins de fer Nationaux 1952; b) \$6,123,000 d'intérêts payables sur des emprunts auprès du Gouvernement, et c) \$244,000 de dividendes payables sur les actions privilégiées en raison de l'excédent des bénéfices de l'exercice.

Les autres exigibilités à long terme consistent surtout en soldes à payer sur les indemnités pour accidents de travail adjudgées par les provinces d'Ontario et de Québec, ainsi qu'en pourcentages retenus des entrepreneurs jusqu'à ce que les travaux en cours soient complétés.

RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE

La réserve pour dépréciation du matériel des Lignes canadiennes se chiffre par \$186,654,000. Pendant l'exercice, on a débité à cette réserve la pleine valeur au grand-livre du matériel désaffecté, moins sa valeur de récupération.

Les comptes d'ordre comprennent la portion approximative des ports payés sur des marchandises en transit; l'excédent des revenus sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant estimé pour les blessures corporelles; le montant estimé pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

CAPITAL-ACTIONS

Conformément à la section 6 de la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux, 1952, le ministre des Finances a acheté au pair de la Compagnie, au cours de l'exercice, 21,022,272 actions privilégiées, à 4%, d'une valeur nominale d'un dollar, équivalant à trois pour cent des revenus bruts d'exploitation du Réseau pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1953. En janvier 1954, on acquérait 1,646,444 actions privilégiées additionnelles d'une valeur nominale équivalant à trois pour cent des revenus bruts du mois de décembre.

REMARQUE GÉNÉRALE

Suivant notre recommandation, on a étudié les avantages qui découleraient de l'utilisation des machines comptables sur une plus grande échelle pour fins et de comptabilité et de statistiques, et nous avons le plaisir de constater qu'on a accompli beaucoup de progrès dans ce sens au cours de l'exercice sous revue. Il en résultera une extension sensible de la comptabilité mécanisée en 1954.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan du Réseau:

- (a) Dollars des États-Unis—au pair du change du dollar.
- (b) Livres sterling—à l'ancien taux nominal de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre.
- (c) Francs français—à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 359 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
 CHARTERED ACCOUNTANTS
 CORISTINE BUILDING
 410 ST. NICHOLAS STREET
 MONTREAL 1

le 5 mars 1954

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

A L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,
 OTTAWA, CANADA.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 1953, et soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer aux Steamships un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est également protégée au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan, du compte de revenu et du compte de profits et pertes.

COMPTE DE REVENU

La provision pour dépréciation a été effectuée au cours de l'année sur les bases suivantes:

- (a) les trois navires frigorifiques à moteur Diesel—5%;
- (b) les cinq navires non frigorifiques—3%.

Nous avons reçu des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été bien entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice; qu'on a procédé à toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'exercice, par l'usure et la vétusté, et que le service de la comptabilité a été dûment avisé de toutes les désaffectations.

BILAN

ACTIF

Les immobilisations en vaisseaux ont été établies, d'une façon générale au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Le Lady Nelson et le Lady Rodney ont été vendus au cours de l'année, et les immobilisations en vaisseaux ainsi que la dépréciation accumulée ont été réduites en conséquence.

Les fonds d'assurance et de remplacement sont constitués par des titres du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garantis par le Gouvernement du Canada), de la province d'Ontario, ainsi que par des espèces et diverses disponibilités. En fin d'exercice, la valeur marchande de ces titres était de 6.76% inférieure à leur prix coûtant.

Le fonds de remplacement a augmenté de \$490,000 au cours de l'année par suite du versement de la provision pour dépréciation débitée au compte de revenu, et du transfert de la valeur comptable nette des navires vendus. Le

profit de \$477,000 réalisé sur la vente de ces navires a été crédité au compte de profits et pertes. On a prélevé une somme de \$6,000 sur le fonds pour couvrir le coût d'équipement additionnel de radio.

Le fonds d'assurance s'est accru de \$211,000 au cours de l'exercice. Cette augmentation comprend un montant de \$70,000 affecté à l'impôt sur le revenu en 1952, lequel fut payé en 1953 et demeure recouvrable en vertu des dispositions de la Loi de l'Impôt sur le Revenu. Ce fonds sert à l'assurance de tous les navires.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

L'escompte sur le capital-actions représente le montant fixé au moment de la constitution en compagnie et égale la valeur au pair des actions émises en retour de la garantie des obligations des Steamships par le Gouvernement du Canada.

* * * * *

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit aux comptes du bilan des Steamships:

- (a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- (b) Autres monnaies étrangères—aux taux en cours.

* * * * *

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

M. FRASER (*Peterborough*): Monsieur le président, j'ai une correction à apporter.

Le PRÉSIDENT: Était-ce que la publication que vous mentionniez était le *Saturday Night*?

M. FRASER (*Peterborough*): J'ai dit que je pensais que c'était le *Macleans*, j'aurais dû dire le *Saturday Night*.

M. FULTON: Je me demande si vous ne pourriez pas, au bénéfice des nouveaux membres du Comité, présenter M. Turville et ses collègues.

Le PRÉSIDENT: Est ici présent M. F.-P. Turville, expert comptable, membre de la Société de comptabilité *George A. Touche & Co.*, qui présentera son rapport. Il est accompagné de M. J. D. Morison et D. T. G. Padley, experts comptables, tous deux membres de la société.

M. FULTON: Mes questions ne sont pas très longues. Cependant, je voudrais demander à M. Turville si son rapport renferme quelque point d'importance particulière par rapport à l'an dernier, et surtout découlant de la reconstitution du capital, sur lequel il voudrait appeler notre attention en sa qualité de comptable?

M. TURVILLE: Monsieur le président, monsieur Fulton et messieurs les membres du Comité, nous avons cherché à simplifier dans une certaine mesure la phraséologie que nous employons au sujet de la dépréciation. Les années précédentes, nous mentionnions en détail les exigences de l'*Interstate Commerce Commission* ainsi que ses règlements. Je crois que la présentation de cette année sera mieux appréciée du Comité. En passant, aucun changement n'a

été apporté en 1953 à la méthode appliquée à la dépréciation. Il y a simplement au bas de la page 1 et au haut de la page 2, une description des taux appliqués aux lignes américaines et aux lignes canadiennes en ce qui concerne le matériel ainsi que de la base sur laquelle se fondent ces taux. Nous mentionnons aussi, comme vous le verrez, que la Commission royale des transports a recommandé que la Commission des chemins de fer soit chargée de prescrire non seulement une comptabilité uniforme, mais aussi de définir les taux à retenir. Nous attendons tous le rapport de la Commission au sujet de ces points.

M. FULTON: Sous "Dépréciation", vous dites au paragraphe a): "En ce qui concerne les points, édifices, gares, ateliers, et le reste, on a débité la perte de valeur utile au moment du remplacement dans le cas des lignes canadiennes tandis que, dans le cas des lignes du réseau aux États-Unis, on a créé une provision pour dépréciation aux taux prescrits par les règlements de l'*Interstate Commerce Commission*, ce qui a donné un taux mixte d'environ 1.5 p.100". C'est là la dépréciation appliquée à ce genre d'actif?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Est-ce le taux ordinaire ou est-ce un taux faible?

M. TURVILLE: Ce que nous signalons c'est qu'il y a différentes méthodes d'établir la dépréciation. Il n'existe pas de taux de 1.5 p. 100 car ce chiffre représente un taux d'ensemble. Le taux qui s'applique aux États-Unis à l'ensemble des chemins de fer de première classe s'établit à environ 1.5 p. 100. Il varie légèrement d'année en année.

M. FULTON: C'est seulement les taux de l'*Interstate Commerce Commission* qui s'établissent à cette moyenne?

M. TURVILLE: Oui, c'est le taux qu'il nous faut employer à l'égard de nos lignes américaines en tous cas.

M. FULTON: Il y a un autre point à la page 2. Il n'est peut-être pas important, mais je voudrais y appeler votre attention. Il s'agit de vos remarques au sujet du surplus. Si le chemin de fer n'avait pas eu à payer en salaires la somme de \$4½ millions rétroactive à 1952, le surplus aurait été plus élevé?

M. TURVILLE: C'est exact. Nous mentionnons aussi le gain provenant du rachat d'obligations et de titres en livres sterling.

M. FULTON: Tout compte fait, le surplus aurait été d'un peu plus de 2 millions sans les augmentations rétroactives de salaires?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: A l'article "Actif", vous mentionnez: "Les obligations du gouvernement fédéral et celles émises ou garanties par les provinces, au montant de \$85,391,000, ont été établies au prix coûtant, lequel excède la valeur marchande de 4.59 p. 100." Il s'agit de l'actif du compte de la caisse des pensions. Attache-t-on de l'importance au fait que la valeur comptable de l'actif se répercute sur sa valeur marchande?

M. TURVILLE: C'est une question sur laquelle il faudrait appeler l'attention des actionnaires et du Comité, parce qu'on devrait savoir que les placements de la caisse de pension et d'autres caisses figurent dans les comptes à leur valeur comptable dans certains cas, tandis que les valeurs du réseau que nous connaissons n'y figurent pas à leur valeur au pair actuellement. Le che-

min de fer a toujours eu pour pratique depuis ses débuts d'agir ainsi à l'égard de ses valeurs. Il est intéressant de noter que la valeur marchande est inférieure de 4.59 p. 100 au prix coûtant. L'an dernier, elle était de 7.02 p. 100 inférieure. Il y a donc amélioration.

M. FULTON: Le fait n'aurait aucune importance parce que l'objet de la caisse est de produire un revenu pour le paiement des pensions?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Il demeure le même?

M. TURVILLE: Les chemins de fer ont eu pour pratique de conserver les valeurs jusqu'à leur rachat ou leur échéance.

M. FULTON: Elles seront rachetées à leur valeur au pair?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Voici ce que mentionne le paragraphe suivant: "Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou dans le cas de certains titres des États-Unis sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'*Interstate Commerce Commission*". Le National-Canadien porte dans ses livres un actif qui y figure à un chiffre inférieur à l'évaluation de l'*Interstate Commerce Commission*. Pouvons-nous faire quelque chose à ce sujet?

M. TURVILLE: Nous avons bien pesé nos mots. Nous ne pouvons pas dire que les placements aux États-Unis figurent dans les livres au prix coûtant. Il s'agit d'une évaluation qui est employée depuis une vingtaine d'années. Ainsi, en ce qui concerne le *Detroit and Toledo Shoreline Railway*, l'évaluation de l'*Interstate Commerce Commission* est \$2,142,000 tandis que le National-Canadien attribue à ce placement une valeur de \$1,500,000.

M. FULTON: Vous mentionnez ensuite d'autres placements comprenant en partie des placements hors liste, et le reste, y compris les placements dans les sociétés d'hôtel et d'élévateur à grain, placements détenus avant tout pour les fins des avantages que cela vaut au trafic et évalués au prix coûtant ou en bas du prix coûtant. Est-ce là le chiffre qui figure au bilan?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: La question a-t-elle vraiment beaucoup d'importance?

M. TURVILLE: La différence entre l'excédent du prix coûtant sur la valeur marchande accuse une amélioration également dans ce domaine par rapport à l'année précédente.

M. FULTON: Les compagnies hôtelières doivent-elles y être incluse?

M. TURVILLE: Il y a environ \$78,000 de placements dans les hôtels qui sont y sont inclus.

M. FULTON: Pourquoi ces placements figurent-ils séparément des placements dans les filiales?

M. FOLLWELL: Comme nous le signalons, ces hôtels ne font pas partie du réseau proprement dit d'hôtels. Ainsi en est-il de l'hôtel Admiral-Beatty.

M. FULTON: Puis-je demander à M. Armstrong pourquoi ces placements sont gardés séparément des placements dans les filiales?

M. GORDON: Parmi les hôtels auxquels vous songez, nous ne détenons que le Château Laurier. Pour ce qui est de l'Admiral-Beatty, nous ne détenons qu'une partie des actions. Nous détenons aussi un petit nombre d'actions dans d'autres hôtels. Tout compte fait, la somme de \$78,000 est modique, mais il s'agit dans un cas d'un intérêt sous forme d'actions tandis que dans l'autre il s'agit d'un intérêt sous forme de propriété.

M. FULTON: Au sujet du passif, vous signalez que les exigibilités comprennent un montant de 22 millions payable sur des emprunts de l'État. De quelle année s'agit-il?

M. TURVILLE: De 1953.

M. FULTON: S'agit-il de prêts faits en 1953, ou de l'intérêt couru en 1953?

M. TURVILLE: De l'intérêt couru en 1953.

M. FULTON: D'après vous, une provision est-elle constituée pour le remboursement de cet intérêt?

M. TURVILLE: Vous voulez dire pour le paiement de cet intérêt?

M. FULTON: Oui.

M. TURVILLE: Il est probablement déjà payé à l'heure actuelle.

M. GORDON: Nous avons simplement indiqué le montant arrêté à la clôture du bilan. Le montant a peut-être été payé le lendemain.

M. FULTON: Vous mentionnez: "La réserve pour dépréciation du matériel des lignes canadiennes se chiffre par \$186,654,000. Pendant l'exercice, on a débité à cette réserve la pleine valeur au grand livre du matériel désaffecté, moins sa valeur de récupération." Ce que vous dites-là a-t-il quelque importance?

M. TURVILLE: Non. Nous le mentionnons afin de signaler au Comité que la réserve pour dépréciation figurant au bilan prend de l'ampleur. Si l'on songe que la réserve n'a commencé à se constituer qu'en 1940 et qu'elle a atteint ce chiffre là en 13 ans, cela vaut la peine d'être noté.

M. FULTON: Cela vaut la peine d'être noté, mais y a-t-il autre chose que nous voudriez commenter?

M. TURVILLE: Je sais ce que vous voulez dire. Vous faites le rapprochement avec le passage de notre rapport où nous mentionnons que la dépréciation en ce qui concerne les lignes canadiennes a porté sur le matériel mais non pas sur les propriétés fixes. Je crois que le Comité sera intéressé d'apprendre que le National-Canadien a accumulé un montant de 186 millions de cette façon.

M. FULTON: Il y a donc un excédent au chapitre de la dépréciation?

M. ARMSTRONG: Non. Cette réserve se rapporte à la dépréciation accumulée à date à l'égard du matériel qui n'a pas encore été réformé.

M. FULTON: Vous l'avez annulé pour ce qui est de la comptabilité?

M. ARMSTRONG: Voyons ce qu'il en est au sujet des wagons à marchandises. La valeur d'un wagon peut être dépréciée à 90 p. 100, et celle d'un autre à 10 p. 100, mais les deux wagons sont encore en service et le resteront jusqu'à ce qu'ils soient mis au rancart ou autrement retirés du service. Le chiffre de 186 millions constitue une réserve de ce genre. Il ne constitue en rien un surplus.

M. TURVILLE: Non.

M. FULTON: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je me demandais si le fait que le rapport des vérificateurs appelait l'attention sur ce point pouvait revêtir quelque importance dans l'esprit de ceux qui ne sont pas experts comptables?

M. TURVILLE: Voici ce que je pourrais dire. Si vous examinez le rapport du Pacifique-Canadien paru dans les journaux, vous n'y verrez pas indiqué séparément le montant de la dépréciation accumulée.

M. GORDON: Certains bilans montrent l'actif après déduction de la dépréciation. Il s'agit simplement d'une méthode particulière d'établir le bilan.

M. FULTON: C'est une des questions à l'égard desquelles le conseil d'administration recommande la méthode à adopter.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Voyons maintenant le rapport des vérificateurs à l'égard de la *Canadian National Steamships Limited*. Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons maintenant à quatre crédits du budget des dépenses. Le premier est le crédit 465 relatif au déficit du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et des ports terminus.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1954-1955	1953-1954	Comparaison avec le budget de 1953-1954	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
465	Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus — Paiement dans l'année financière 1954-1955, à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs de la compagnie du National) du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et de ses ports terminus durant l'année civile 1954.....	534	1,558,000	1,459,000	99,000	

M. MACLEAN: Le crédit vise à combler le déficit de la ligne en 1953. Qu'entend-on faire au sujet de l'exploitation du service?

M. GORDON: Nous avons actuellement l'intention de faire cette année ce que nous avons fait l'an dernier. Durant la saison du tourisme, il nous a fallu ajouter une autre traversée. De fait, l'an dernier, l'*Abegweit* a fait plus de traversées qu'en 1952, soit 4,689 traversées en 1952 et 5,028 en 1953.

M. MACLEAN: Combien faut-il d'équipages complets?

M. GORDON: Trois équipages qui font chacun huit heures de travail. Je parle actuellement de l'*Abegweit*.

M. MACLEAN: Il faut trois équipages complets?

M. GORDON: Oui.

M. MACLEAN: Trois maîtres, et le reste?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Il n'y a aucun danger que le service soit cédé à des navires étrangers?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, tant que le service ne sera pas plus rentable.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Crédit 469, North-Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port-aux-Basques.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1954-1955	1953-1954	Comparaison avec le budget de 1953-1954	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
469	Paiement dans l'année financière 1954-1955, à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs de la compagnie du National) du service de transbordement North-Sydney — Port-aux-Basques et de ses ports terminus durant l'année civile 1954.....	535	2,600,000	1,870,000	730,000	

Adopté.

M. MACLEAN: Le crédit est-il en augmentation ou en diminution?

L'hon. M. CHEVRIER: En augmentation d'environ \$500,000.

M. FULTON: Croyez-vous que le montant devra être aussi élevé quand le nouveau *William Carson* sera mis en service?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela est difficile à dire. Le *William Carson* est un bateau moderne. Si les frais du *William Carson* sont proportionnés à ceux de l'*Abegweit*, je ne prévois pas grand changement. La plupart des recettes augmentent sensiblement et il y a pour cela une excellente raison par suite de la construction de la chaussée. Le trafic direct devrait être plus considérable que jusqu'ici.

M. FULTON: Qui fait usage du service? Servira-t-il surtout aux chemins de fer à expédier leur trafic sur la terre ferme de la Nouvelle-Écosse?

M. GORDON: Les chemins de fer l'utiliseront pour le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs. Je n'ai pas les chiffres de 1952-1953. Le tonnage des marchandises transportées s'est établi à 120,000 tonnes, chiffre qui se compare favorablement à celui des marchandises transbordées au delà du détroit de Northumberland où le navire qui fait le transbordement est meilleur que celui de Port-aux-Basques.

M. FULTON: Je me demandais pourquoi cela se fait ainsi au lieu de se faire d'une autre façon.

L'hon. M. CHEVRIER: Pour la même raison que l'*Abegweit* est exploité de cette façon. Le National-Canadien était d'avis qu'il n'avait pas à porter dans ses comptes le déficit du service. Le National-Canadien a supporté le déficit durant quelque temps, déficit assez considérable, mais, quand on nous a signalé que le service relevait des conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada, nous avons conclu que le déficit devait figurer dans le budget des dépenses et c'est ce qui a été fait.

M. GORDON: Ce commentaire s'applique à toutes fins pratiques aux besoins d'aujourd'hui. Le service est accessible à toutes les formes de transport pour quiconque a à se rendre de Terre-Neuve à la terre ferme. Il s'applique à tous les moyens de transport,—automobiles, camions et le reste, qui ont à emprunter le service. Pour ce qui est du tarif-marchandises par exemple, le service est sur le même pied que s'il s'agissait d'un transport sur la terre ferme.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Gordon a tout à fait raison. De fait, les expressions qu'il a employées paraissent dans l'un des articles des conditions de l'union.

M. FULTON: Voici ce à quoi je pensais. Normalement, un service de ce genre doit exiger paiement de la part de ceux qui l'utilisent. Je suppose qu'aucun paiement n'est exigé du chemin de fer à l'égard du trafic transporté.

L'hon. M. CHEVRIER: Le gouvernement confie l'exploitation de service de transbordement aux chemins de fer. Le chemin de fer exige pour le transport les taux courants.

M. GORDON: Nous créditons au service notre part de la recette qui provient du trafic transbordé.

L'hon. M. CHEVRIER: De la même façon que dans le cas de l'*Abegweit*.

M. FULTON: Ne pourriez-vous pas préciser?

M. GORDON: En pratique, pour établir le chiffre du déficit, nous créditons au service la partie du tarif-marchandises qui revient au service. En d'autres mots, dans le cas du trafic acheminé de Toronto à Saint-Jean, par exemple, c'est-à-dire dans le cas d'un trafic direct, nous calculons la proportion qui revient au service d'après le nombre de milles du transbordement.

M. FULTON: Je me demandais...

M. GORDON: De même, le service se crédite toute la valeur des taxes et des droits perçus à l'égard des automobiles et des camions transbordés. Ces perceptions sont créditées au service et non pas aux chemins de fer. Il faut, par contre, imputer sur le service la moyenne des frais d'exploitation qu'occasionnent nos opérations. Nous faisons fonction d'administrateur, pour ainsi dire, en ce qui concerne l'exploitation des navires.

M. FULTON: Vous exigez du Canadien-National les tarifs que vous exigez du public en général?

M. GORDON: C'est exact, le Canadien-National paie ce que coûte exactement le transbordement de son trafic.

M. MACLEAN: Comment figure la dépréciation dans votre comptabilité?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Turville m'informe que le service n'est pas déprécié.

M. MACLEAN: J'avais quelques autres petites questions à poser à ce sujet. Quel est à peu près le total des salaires payés en ce qui concerne l'*Abegweit*? Une augmentation des salaires est-elle un élément important de l'augmentation du déficit?

L'hon. M. CHEVRIER: Les salaires ont été sensiblement accrus dans le cas de l'*Abegweit*. L'augmentation du déficit tient aussi à l'augmentation du nombre des traversées. Les frais qu'occasionnerait la traversée du détroit de Northumberland 700 fois de plus en 1953 qu'en 1952 par l'*Abegweit* augmenteraient sensiblement les frais du service.

M. MACLEAN: A ce propos, il n'y a pas de rapport entre le nombre de traversées et la somme du trafic ferroviaire? La traversée se fait, par exemple, même s'il n'y a que des automobiles à transborder?

L'hon. M. CHEVRIER: La traversée se fait à certaines heures de l'horaire.

M. MACLEAN: Il y a des traversées supplémentaires, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: A l'époque du tourisme, oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Crédit 474, loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1954-1955	1953-1954	Comparaison avec le budget de 1953-1954	
					Augmentation	Diminution
474	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, pendant l'année financière 1954-1955, de la différence occasionnée par l'application de la Loi, entre les taxes de tarif et les taxes normales sous le régime des tarifs approuvés (évaluée et certifiée au ministre des Transports par la compagnie du National 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 1954 (c. 174, S.R.).....	537	\$ 10,948,000	\$ 10,453,000	\$ 495,000	\$

M. FOLLWELL: Y a-t-il une subvention à l'égard des provinces Maritimes?

M. MURPHY (*Westmorland*): Non, seulement ce qu'on nous a promis.

M. MACLEAN: Quel en est le montant?

L'hon. M. CHEVRIER: \$10,948,000. C'est à peu près un demi-million de plus.

M. MACLEAN: A quelle région cette somme s'applique-t-elle?

L'hon. M. CHEVRIER: A l'est de Diamond-Junction.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Le crédit suivant est le 475, *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. Nous venons de discuter le point.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1954-1955	1953-1954	Comparaison avec le budget de 1953-1954	
					Augmentation	Diminution
475	<i>Canadian National (West Indies) Steamships, Limited</i> — Paiement de temps à autre à la <i>Canadian National (West Indies) Steamships, Limited</i> (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 et des navires sous son autorité, subi pendant l'année terminée le 31 décembre 1954 et certifié par les vérificateurs de la Compagnie, sans excéder.....	537	\$ 581,000	\$	\$ 581,000	\$

Voilà accompli, je crois, le travail qu'on nous avait attribué à l'égard de ces questions. Avant d'aller plus loin, je dois dire que je ferai rapport à la Chambre demain des quatre crédits que nous avons étudiés, les crédits figurant au budget des dépenses, afin qu'ils puissent être renvoyés de nouveau dans leur substance.

Vous voudriez maintenant sans doute que je remercie M. Gordon et les autres fonctionnaires du National-Canadien et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* ainsi que les vérificateurs qui ont comparu aujourd'hui de la compétence et du soin qu'ils ont apportés à exposer l'activité de ces organismes. Ils ont souvent paru dans le passé devant le Comité et chaque fois ils se sont très bien acquittés de leur tâche. Nous tenons à leur dire que nous apprécions grandement la façon dont ils ont traité ces diverses questions. Je crois qu'il n'y a pas d'autres questions dont le Comité doit être saisi.

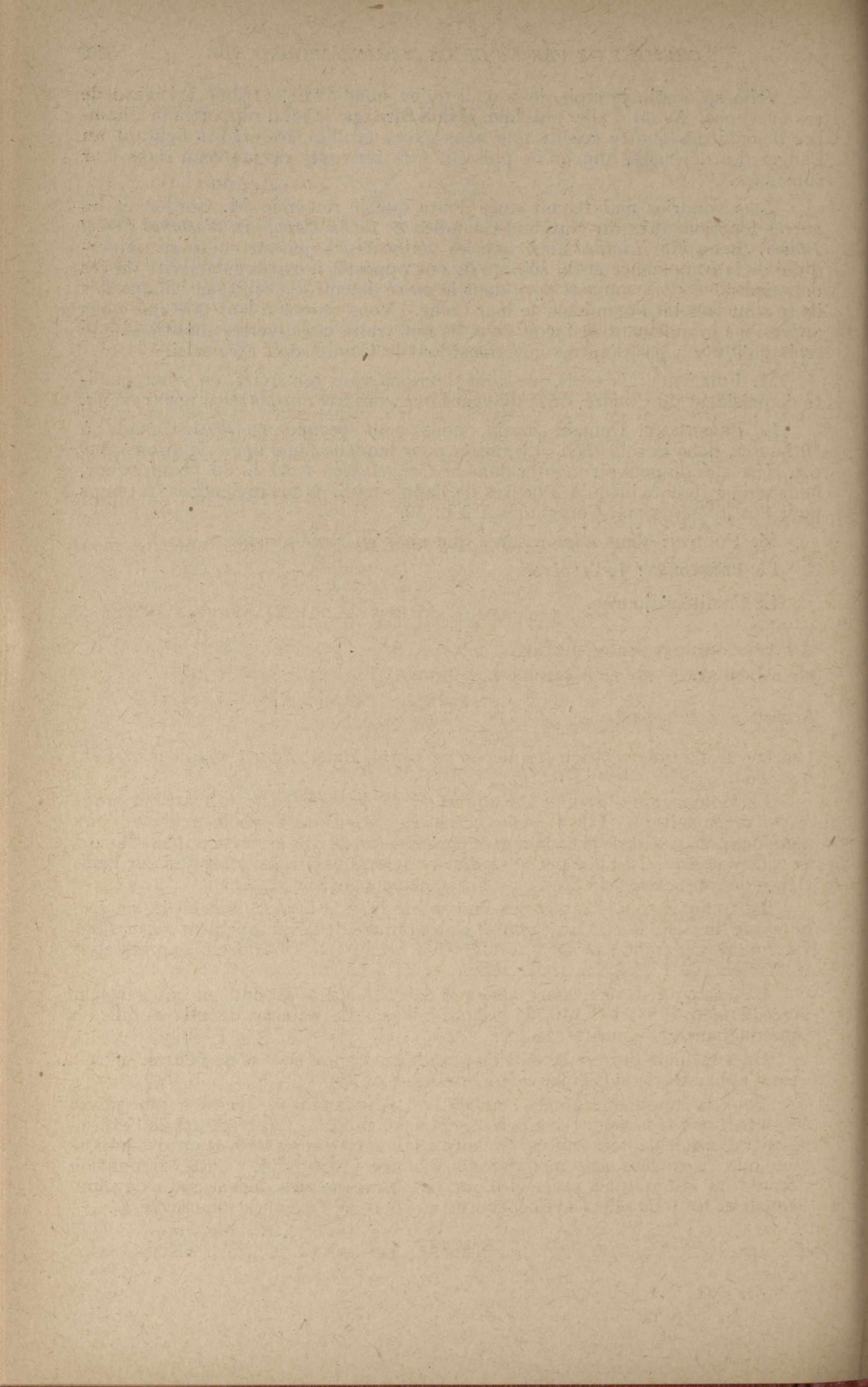
M. FOLLWELL: Je crois que nous devrions vous remercier, en votre qualité de président du Comité, de la diligence que vous avez apportée à nos travaux.

Le PRÉSIDENT: Demain matin, nous occuperons d'Air-Canada à 10 heures, dans la salle 277. La raison pour laquelle nous nous réunirons plus tôt, c'est afin de pouvoir monter dans le *Constellation* à 11 h. 30. Sauf erreur, nous serons absents jusqu'à 2 heures de l'après-midi. Nous reviendrons à temps pour être présents aux Communes à 2 h. 30.

M. FULTON: Vous nous assurez que nous en reviendrons?

Le PRÉSIDENT: Je l'espère.

Le Comité s'ajourne.



TÉMOIGNAGES

31 MARS 1954

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons parmi nous aujourd'hui M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada. Il est accompagné de ses collègues, soit M. W. S. Harvey, contrôleur, M. W. F. English, vice-président de l'exploitation, qui se trouve à Ottawa mais qui n'est pas présent actuellement dans la salle, M. W. G. Wood, vice-président chargé du trafic, et M. R. C. MacInness, préposé aux relations avec le public. Je demanderai tout d'abord à M. McGregor de donner lecture du rapport d'Air-Canada pour 1953.

Avant que vous commenciez, monsieur McGregor, il y a un mot que je voudrais dire. J'ai vu le très hon. C. D. Howe hier soir. Il n'est pas parmi nous actuellement, retenu qu'il est à l'aéroport d'Uplands jusque vers midi. Il sera présent ici cet après-midi, cependant, et répondra aux questions qu'on pourrait lui adresser.

Je demande à M. McGregor de commencer les délibérations en faisant lecture du rapport annuel.

M. G. R. MCGREGOR (Président d'Air-Canada): Je vous remercie, monsieur le président.

MONTRÉAL, LE 27 FÉVRIER 1954.

AU TRÈS HONORABLE MINISTRE
DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, OTTAWA.

Monsieur le Ministre,

Le conseil d'administration soumet le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1953.

La Compagnie a touché de nouveaux sommets sous le rapport du trafic et des revenus bruts. Elle a encore accru ses moyens de servir le public et complété des préparatifs de grande portée en prévision de son expansion. Air-Canada s'est de nouveau distingué par la régularité de ses opérations, ainsi que par l'efficacité de son personnel et le bon fonctionnement de son matériel.

Le trafic de toutes catégories s'est intensifié à la faveur de la situation économique du Canada et d'un vigoureux programme de développement du marché. Le volume du trafic-passagers a augmenté de 16%; les livraisons express et le fret aérien, de 12%; le courrier aérien, de 11%.

La capacité de transport aérien d'Air-Canada a atteint un niveau sans précédent en 1953: 149,140,771 tonnes-milles. Le nombre de places-milles a conséquemment augmenté de 23%.

On a terminé des préparatifs de grande envergure en vue de l'entrée en service d'appareils de types nouveaux et perfectionnés.

Pour la cinquième année consécutive, Air-Canada a réussi à poursuivre ses opérations sans avoir recours à du nouveau capital. Les résultats de l'exercice se traduisent de nouveau par un surplus financier après déduction des impôts bien que ce surplus soit moindre que l'année précédente. Cette diminution découle du fait que les revenus n'ont pas compensé les dépenses de développement et les frais plus élevés encourus au cours de l'exercice sous revue.

Revue financière

Voici un relevé des résultats d'exploitation de 1953 comparés à ceux de 1952:

	1953	1952	Augmentation ou (diminution)
Revenus d'exploitation.....	\$62,236,564	\$55,057,708	\$7,178,856
Frais d'exploitation.....	61,433,700	52,744,741	8,688,959
Revenu d'exploitation.....	\$ 802,864	\$ 2,312,967	(\$1,510,103)
Revenu d'autres sources—net...	519,256	444,912	74,344
Frais d'intérêt.....	\$ 1,322,120	\$ 2,757,879	(\$1,435,759)
	765,890	750,000	15,890
Revenu.....	\$ 556,230	\$ 2,007,879	(\$1,451,649)
Provision pour impôts sur le revenu	300,000	1,200,000	(900,000)
Revenu net.....	\$ 256,230	\$ 807,879	(\$551,649)

Le réseau a eu un surplus de \$256,230; pour la troisième année consécutive, la Compagnie dispose d'un revenu net. Le fait qu'il est inférieur de \$551,649 à celui de 1952 est toutefois un indice des lourdes dépenses auxquelles la Compagnie doit faire face en période d'essor. Cette situation est d'ailleurs appelée à durer en 1954 et en 1955.

Le transport des voyageurs a rapporté \$48,242,942, soit une augmentation de 15% au cours de l'exercice. Les revenus provenant du courrier se montent à \$7,786,119, soit 1% de plus que l'année précédente. Les livraisons express et le fret aérien, qui ont augmenté de 9%, forment un revenu global de \$3,673,440.

La Compagnie s'est toutefois trouvée aux prises avec une hausse concomitante de frais par suite de l'extension de ses opérations et de l'acheminement d'un trafic plus considérable. Les salaires seulement ont augmenté de \$3,605,892 par suite d'une élévation des échelles et d'un accroissement des effectifs nécessité par un trafic plus intense. De plus, les préparatifs de l'entrée en service de nouveaux appareils au cours des deux prochaines années ont entraîné de lourdes dépenses.

Bien que les revenus d'exploitation aient augmenté de 13%, il s'est produit une hausse correspondante de 16% dans les frais d'exploitation.

Le revenu par tonne-mille disponible a légèrement haussé: il s'élève à 41.73 cents au regard de frais par tonne-mille disponible de 41.19 cents, ce qui constitue également une augmentation par rapport à l'exercice précédent.

En 1953, la Compagnie a prévu une somme de \$300,000 pour les impôts sur le revenu.

Aucun engagement n'a été contracté en vue de l'acquisition d'avions additionnels en 1953; cependant, des contrats d'achats de pièces principales de rechange, antérieurement conclus, ont été augmentés. Le passif éventuel de \$35,000,000 créé en 1952 a été réduit par la livraison de la flotte Bristol et par des paiements sur le hangar de Toronto. Les dépenses en immobilisations qu'Air Canada doit effectuer d'ici à dix-huit mois s'élèvent à \$32,500,000, dont une somme d'environ \$7,000,000 déjà versée par tranches.

Le 14 mai, un amendement à la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada recevait la sanction royale: ses principales dispositions ont trait à l'élimination de la distinction sous le rapport de la constitution en corporation entre Lignes aériennes Trans-Canada et Lignes Trans-Canada(Atlantique)

Limitée, et à la substitution d'une obligation de \$20,000,000, portant intérêt à 37% et échéant le 1^{er} janvier 1973, à 200,000 actions auparavant détenues par les Chemins de Fer Nationaux du Canada.

Revue des Opérations et du Trafic

Il ressort des statistiques comparatives suivantes de 1953 et de 1952 que la Compagnie a accompli un progrès sensible dans presque toutes les phases de l'exploitation de son réseau :

	<i>Augmentation</i>		
	1953	1952	%
Nombre de milles parcourus.....	31,737,638	28,600,919	11
Voyageurs transportés.....	1,307,810	1,132,518	15
Milles-voyageurs parcourus.....	759,319,800	563,961,415	16
Milles-voyageurs disponibles.....	1,079,676,170	881,585,954	23
Tonnes-milles de courrier.....	5,373,841	4,843,052	11
Tonnes-milles de fret aérien.....	6,245,368	5,643,920	11
Tonnes-milles de livraisons express	1,648,741	1,398,507	18
Tonnes-milles payantes parcourus.	89,149,605	77,497,093	15
Tonnes-milles disponibles.....	149,140,771	133,177,327	12

Expansion des services

Alors qu'elle n'a apporté aucun changement majeur au tracé de son réseau en 1953, la Compagnie a accru la fréquence des vols entre plusieurs villes. Le nombre de milles parcourus a conséquemment augmenté de 11% par rapport à l'année précédente. L'inauguration d'un sixième service transcontinental quotidien fut un développement particulièrement intéressant. Pour cela, il a fallu étendre le champ d'action des North Star jusqu'à Regina et Lethbridge, villes jusqu'alors desservies uniquement par des DC-3. Malheureusement, un temps excessivement pluvieux est ensuite venu gêner l'état des pistes de l'aéroport de Lethbridge, de sorte qu'il a fallu suspendre indéfiniment l'arrêt des North Star à cet endroit. En novembre, le rayon d'action des North Star a été étendu jusqu'à Cleveland.

Le 14 juin, on inaugurerait un service d'été entre Toronto et Muskoka sur le parcours de la Compagnie dans le nord de l'Ontario. Etabli en vue du transport des touristes dans cette région de villégiature, il s'est révélé très populaire sur une base saisonnière.

Le nombre des vols transatlantiques entre Montréal et Londres pendant les mois d'été a été porté à huit par semaine: quatre vols à Prestwick, deux à Paris, un à Shannon et un à Dusseldorf. D'autres vols furent également organisés pour obliger une foule de passagers désireux de se rendre au Couronnement. La fréquence des vols aux Bermudes et aux Antilles a peu varié; mais, en décembre, les opérations furent poussées jusqu'à la baie de Montego, desservant une importante région de villégiature sur la rive nord de la Jamaïque.

Pour améliorer le service au profit des voyageurs de l'Ontario et de l'Ouest du Canada, on a pris les mesures nécessaires, à compter du 3 novembre, pour commencer et terminer à Toronto un vol transatlantique hebdomadaire. Les correspondances à Montréal se trouvèrent éliminées avec toute la perte de temps qu'elles entraînaient. Montréal n'en demeure pas moins le principal centre des services aériens transatlantiques de la Compagnie en Amérique du Nord.

La ponctualité remarquable des vols a été un autre facteur du degré d'excellence du service au cours de l'année. 85% des vols se sont terminés à l'heure prévue ou avec un retard de moins d'une demi-heure. On a parcouru 96% du nombre de milles prévu dans les horaires.

Trafic-passagers

Le développement rapide de l'avion comme moyen de déplacement n'a aucunement ralenti en 1953. Air Canada n'avait jamais transporté autant de passagers en une seule année, soit 1,307,810 ou deux fois plus qu'en 1949. C'est même plus qu'au cours des cinq années de 1943 à 1947. Depuis cinq ans, le nombre des passagers d'Air Canada a augmenté de 131%.

En 1953, Air Canada a parcouru 759 millions de milles-voyageurs payants au regard de 654 millions en 1952 et de 350 millions cinq ans auparavant, en 1948. Au cours de l'exercice, le réseau aérien a transporté son six-millionième passager depuis le début de ses opérations en 1937.

Une fois de plus, le prix des billets d'avion n'a pas augmenté au Canada. A vrai dire, le tarif pour le transport des voyageurs n'a guère changé depuis 1947, ce qui est bien à l'encontre de la tendance générale des prix d'autres services et produits. La Compagnie a pour ligne de conduite de fournir le transport aérien au plus bas prix compatible avec le maintien d'une saine situation financière et d'un excellent service. On ne s'est pas borné à éviter d'augmenter les taux en 1953: on a dressé des plans et apporté aux avions les modifications nécessaires en vue d'introduire le service aérien transcontinental de classe touriste (coach) à prix modique en 1954.

La Compagnie a continué d'offrir des voyages hors-saison à taux réduits sur ses lignes de l'Atlantique-Nord. Au Canada, le Plan de Voyage familial a non seulement rendu le transport aérien accessible à un plus grand nombre de gens, mais aussi activé le trafic pendant des périodes normalement marquées par un ralentissement dans les voyages en avion.

Le trafic-passagers sur la route de l'Atlantique-Nord accuse une augmentation de 9% au regard de 1952. Cette plus forte demande a été partiellement créée par une affluence de voyageurs qui se sont rendus en Grande-Bretagne pour le Couronnement.

Les voyages aux Bermudes et aux Antilles ont connu leur popularité habituelle, principalement comme buts de vacances.

Courrier aérien

En 1953, Air-Canada a continué d'assurer le service aéropostal complet du courrier de première classe d'une once et moins, établi par le ministère des Postes en 1948, tout en enregistrant une augmentation du tonnage transporté.

En atteignant 5,373,841 tonnes-milles en 1953, le transport du courrier sur le réseau d'Air-Canada a touché un nouveau sommet. Le volume du courrier domestique et transatlantique a sensiblement augmenté. Le trafic aéropostal d'Air-Canada à destination des pays d'outre-mer s'est accru de 18% par rapport à l'année précédente, la majeure partie de ce courrier ayant été acheminée vers l'Europe. Des négociations avec le ministère des Postes du Canada ont amené une réduction de 17% dans le tarif postal de l'Atlantique payable à la Compagnie, réduction applicable depuis le 1^{er} juillet 1953.

Le revenu du courrier ne représente que 12% des revenus bruts de la Compagnie en 1953, comparativement à 14% en 1952 et à 41% dix ans auparavant.

Le taux unitaire de rémunération de la Compagnie pour le transport du courrier domestique a encore diminué tandis que le volume du courrier continuait d'augmenter, et la rémunération totale qu'Air-Canada tire du courrier n'a presque pas varié aux termes du contrat. Air-Canada a touché \$1.27 par tonne-mille en 1953, au regard de \$1.39 en 1952; comme l'indique le graphique en page 11, le revenu unitaire du courrier aérien est en baisse constante.

Trafic-marchandises

Les services de fret et de livraison-express d'Air-Canada ont encore pris de l'expansion suivant la tendance des dernières années. En tout, 7,947,113

tonnes-milles de marchandises ont été parcourus sur les lignes domestiques et d'outre-mer. Air-Canada a maintenu son service de fret à chaque envolée. En fait, cela signifie qu'au moins six services transcontinentaux ainsi qu'un grand nombre de vols interurbains furent chaque jour mis à la disposition des expéditeurs canadiens. Ce réseau d'expédition fut coordonné avec le service international de fret d'Air-Canada.

La capacité de transport de marchandises de la Compagnie se manifesta clairement en février lors de l'acheminement à Montréal pour livraison outre-mer d'approvisionnement de secours expédiés de tous les postes canadiens de la Croix-Rouge aux victimes des inondations. En quelques jours, Air-Canada avait déplacé 135,000 livres de secours sans retarder ni incommoder le public voyageur.

Fidèle au principe qu'elle a de réduire progressivement ses taux de fret aérien, la Compagnie a sollicité de la Commission des transports aériens la permission d'abaisser de nouveau son taux domestique d'environ 30%. Cette mesure fut autorisée à une époque tardive de l'année, et les préparatifs furent complétés en vue de son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1954. Bien qu'on ait estimé que les services déjà établis suffiraient dans la plupart des cas pour écouler le trafic plus intense qui résulterait de la réduction de taux, on procéda à l'achat de trois cargos aériens *Bristol* de façon à accroître la capacité de transport sur certaines routes.

Sur l'Atlantique-Nord, Air-Canada a conservé le premier rang pour le transport des marchandises entre le Canada, les Îles Britanniques et l'Europe. La charge totale a été à peu près la même qu'en 1952.

Il s'est aussi produit une encourageante augmentation dans le transport des marchandises aux Bermudes et aux Antilles; de meilleures conditions commerciales en furent la principale cause.

Immeubles et matériel

Jusqu'à l'arrivée en novembre des trois cargos *Bristol*, la flotte d'Air-Canada comprenait toujours 23 *North-Star*, 26 *DC-3* et un cargo de ligne *DC-3*. Tous ces appareils ont encore fourni un service efficace et fiable. C'est grâce à leur rendement élevé que la Compagnie a réussi à offrir des moyens de transport considérablement accrus en 1953.

Les *North-Star* sont de nature à plaire encore davantage aux passagers maintenant qu'ils sont munis d'un dispositif d'échappement, créé par Air Canada, qui a pour effet de réduire de 50% le bruit qu'on perçoit dans la cabine. Toute la flotte domestique des quadrimoteurs avait été ainsi équipée à la fin de l'année, et le public a vivement apprécié cette amélioration.

Les *North-Star* domestiques ont été convertis de façon à procurer 48 places au lieu de 40. Cette conversion a eu pour effet d'accroître sensiblement la capacité de transport d'Air-Canada sur ses routes principales sans compromettre aucunement le confort des passagers ni amoindrir l'efficacité de la manœuvre.

Les trois cargos *Bristol* subirent rapidement, aux ateliers de la Compagnie à Montréal, les modifications requises par les conditions de vol au Canada. Spécialement conçus pour le transport des marchandises, ces avions étaient prêts à entrer en service à la fin de l'année.

Tel que prévu dans le programme de construction de la Compagnie, l'érection du plus grand hangar d'avions commerciaux au Canada tirait sur sa fin à l'aéroport de Malton. Ce hangar, dont la construction s'imposait, servira au remisage et à l'entretien des avions. A l'aéroport de Dorval, on a construit une annexe de hangar de trois étages pour y installer des techniciens et du personnel administratif.

Toute l'année durant, Air-Canada a continué de réviser, à sa base de Winnipeg, les appareils d'entraînement du C.A.R.C. en usage dans l'Ouest du Canada. A la base de révision, on a vérifié 1,018 avions, ce qui porte à 2,590 le nombre d'appareils révisés depuis le début de ce programme en 1951.

Aéroports et pistes

Les aéroports canadiens ne se sont pas développés aussi rapidement que le trafic. A quelques exceptions près, ils se sont révélés déficients quant à leurs moyens de recevoir passagers et marchandises. Cependant, on a noté un progrès rassurant en plusieurs endroits, et le ministère des Transports et la Compagnie ont efficacement coopéré en maintes occasions.

Le ministère a construit les aérogares voulues à Moncton et à la tête des Grands lacs. On a exécuté d'impérieux travaux d'agrandissement à Winnipeg et commencé la construction d'une nouvelle aérogare à Saskatoon.

Les pistes de Vancouver, Regina, Sudbury et Timmins ont été grandement améliorées. Des systèmes d'éclairage très puissants furent installés à Vancouver, Regina, Ottawa, Montréal, Stephenville et Gander.

Routes

En décembre 1953, Air-Canada, dont les opérations débutèrent il y a seize ans sur un parcours de 122 milles entre Vancouver et Seattle, exploitait un réseau de 9,916 milles en Amérique du Nord et de 9,078 milles outre-mer. Cette entreprise était devenue un des grands transporteurs aériens internationaux, sillonnant le Canada et l'Atlantique, et fournissant au pays les transports aériens dont il a besoin sur son territoire et à l'extérieur.

Le tracé du réseau en pages 14 et 15 donne une excellente idée de l'ampleur des opérations de la Compagnie.

Personnel

A la fin de l'exercice, la Compagnie avait un personnel de 7,072 employés contre 6,224 il y a un an. Cette augmentation de 14% était proportionnelle d'une façon générale à l'accroissement de 15% dans le nombre de tonnes-milles payants. Elle découla surtout de la somme de travail plus considérable que la Compagnie a dû abattre. De plus, on a dû engager au delà d'une centaine d'employés en prévision de la livraison imminente d'appareils de nouveaux types.

Une réserve croissante de personnel expérimenté et compétent est demeurée l'actif le plus précieux de la Compagnie. A la fin de 1953, 171 employés comptaient plus de 15 ans de service à la Compagnie; 938 autres, plus de 10 ans de service, et un dernier groupe de 2,368, plus de 5 ans de service. Au début d'octobre, Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien furent les hôtes conjoints de l'assemblée générale annuelle de l'Association des transports aériens internationaux à laquelle prirent part les membres de la haute direction de 57 compagnies d'aviation de toutes les parties du monde. Cette réunion, la seconde du genre tenue à Montréal, était sous la présidence de M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada. A la première assemblée en 1945, M. H. J. Symington, qui fut le premier président de l'Association, occupait le fauteuil présidentiel.

Aux termes de l'amendement à la Loi des Lignes aériennes Trans-Canada stipulant que le nombre des membres du conseil d'administration soit porté de 7 à 9, on a élu comme administrateurs MM. W. J. Parker, M.E.B., de Winnipeg, et F. M. Ross, C.M.G., C.M., de Vancouver et de St. Andrews.

L'amendement prévoyait également un nom officiel en français, traduisant Trans-Canada Air Lines par Air Canada, qu'on a jugé plus conforme à la réalité que Lignes aériennes Trans-Canada.

M. E. T. Howe, directeur des services des passagers et des établissements, est décédé en novembre. Un des doyens du personnel de la Compagnie, M. Howe a su la servir avec loyauté et compétence. Aussi sa disparition est-elle vivement regrettée.

Projets de Développement

Le programme de développement à longue portée de la Compagnie a encore été l'objet de l'attention la plus vive. L'évolution constante est un des traits dominants de l'aviation. Jamais au cours de son histoire, Air Canada n'a été si près de la réalisation d'aussi vastes projets.

Le Matériel

La Compagnie connaît maintenant une ère de rénovation. La nouvelle flotte de Super Constellation commandée en août 1951 sera mise en service en mai 1954; ce changement a imposé d'intenses préparatifs à tous les services, d'autant plus que la Compagnie a décidé d'utiliser les Super Constellation sur son réseau transcontinental et non uniquement sur son parcours de l'Atlantique-Nord. Vers la fin de l'été 1954, le service Super Constellation d'Air Canada s'étendra en définitive de Vancouver au continent européen. La durée du vol transcontinental sera abrégée de deux heures tandis que la traversée de l'Atlantique le sera encore davantage.

Actionné par des moteurs Wright compound en étoile, ce nouveau modèle d'avion est un des meilleurs paquebots aériens à long rayon d'action. Il est à la fois plus gros et plus rapide que tout appareil jusqu'ici utilisé par Air Canada. Sur le réseau domestique, il logera 63 passagers de première classe; sur l'Atlantique-Nord, il comprendra 54 fauteuils de classe touriste et 9 fauteuils de première classe, ainsi qu'un salon de 4 places dans le compartiment de première classe. Les premiers Super Constellation seront affectés au parcours de l'Atlantique-Nord; en septembre, ils effectueront régulièrement deux vols transcontinentaux par jour.

Les premiers Vickers Viscount seront livrés à l'automne de 1954 en vue de leur affectation au service domestique au début de 1955. Les Viscount sont équipés de turbo-propulseurs à hélice Rolls-Royce "Dart." D'une conception très avancée, cet appareil sera le premier à turbo-propulsion à assurer un service régulier en Amérique du Nord. Lorsqu'il sera livré à Air Canada, il possédera déjà un brillant record de performance en Europe, ce qui constitue un grand avantage. Son vol est rapide, presque silencieux et sans vibration. Ces caractéristiques garantissent l'excellence du service qu'il fournira sur les voies interurbaines du Canada. Un prototype Viscount mis à l'essai au Canada au début de l'année s'est d'ailleurs merveilleusement comporté par les temps les plus froids.

En vue s'assurer le fonctionnement de sa flotte en voie d'expansion, Air Canada recrute et entraîne un fort contingent de pilotes. Au cours de l'année, la Compagnie a entrepris l'entraînement de 115 co-pilotes. Des classes de techniciens de vol et de dirigeants des services d'entretien ont été initiées aux particularités des Super Constellation à l'avionnerie Lockheed, à Burbank, Californie.

Les Services

L'acquisition de ce matériel additionnel aura pour effet d'étendre et de diversifier les services d'Air Canada. Son réseau sera en mesure de faire face à la demande croissante dont le transport aérien est l'objet.

Sur l'Atlantique-Nord, la Compagnie sera à même de fournir le service de première classe ainsi que le service touriste, ce qui consolidera sa position vis-à-vis ses concurrents.

Le service de classe touriste (coach) à prix modique sera institué sur le réseau national. Il comprendra un vol quotidien entre Montréal et Vancouver, un autre entre Toronto et Vancouver, et un troisième entre Montréal et St-Jean, Terre-Neuve. Cette innovation entraînera des modifications dans l'aménagement des places et le service en cours de vol. De substantielles réductions de taux, surtout sur les trajets simples, mettront l'avion à la portée d'un plus grand nombre de Canadiens. Les vols en classe touriste s'ajouteront au service de première classe des Super Constellation et des North Star.

Le transport des marchandises qu'effectue Air Canada est destiné à s'accroître de nouveau à la faveur d'une réduction de 30% dans les taux de fret aérien domestique, et de l'utilisation de cargos Bristol. Le fret et les livraisons express devraient augmenter de façon sensible.

Il a été récemment proposé d'élargir les cadres du service aéropostal complet de façon à inclure tout le courrier de première classe. La Compagnie prendra les mesures nécessaires pour rencontrer la demande.

Le Réseau

Le service d'Air Canada au Mexique, dont l'établissement avait été projeté pour 1953, commencera au début de 1954. A l'origine, ces vols hebdomadaires s'effectueront en passant par Tampa. Air Canada ne jouit toutefois pas du privilège d'exploiter particulièrement le tronçon Tampa-Mexico-Tampa. Le nouveau service vise à activer les relations commerciales et sociales entre le Mexique et le Canada.

Sur le réseau canadien, le service sera prolongé jusqu'à Sudbury. Une nouvelle route à travers le nord de l'Ontario améliorera grandement les transports entre Sault-Ste-Marie, Sudbury, North Bay, Ottawa et Montréal, avec correspondances vers l'est et l'ouest. On opérera la liaison entre Toronto et Sudbury en passant par North Bay. On songe également à étendre jusqu'à Timmins les vols de la Compagnie à destination et à départ de Kapuskasing.

On inaugurera un service North Star à Halifax et à St-Jean, Nouveau-Brunswick. Terre-Neuve sera aussi desservie exclusivement au moyen de North Star.

Perspectives Financières

Bien qu'on prévoie un accroissement général de trafic en 1954, la Compagnie doit envisager l'avenir immédiat avec beaucoup de circonspection. Air Canada traverse une période de transition au cours de laquelle il lui faut augmenter le nombre de ses avions et contracter à cette fin de lourds engagements financiers. Même si la Compagnie en tire un jour de grands avantages, cela pose des problèmes économiques immédiats. La mise en service d'appareils de types nouveaux est forcément une entreprise coûteuse, dont le fardeau se fera surtout sentir en 1954 et en 1955. Il y a aussi le fait que le taux de rendement moyen par passager diminuera quelque peu en 1954 par suite de l'introduction du service de classe touriste. La Compagnie doit compter sur un accroissement du trafic-passagers pour maintenir ses revenus bruts. Dans les circonstances, la direction cherchera avant tout à tirer le meilleur rendement possible du personnel et du matériel. La Compagnie s'efforcera d'exploiter son réseau avec toute l'efficacité qui lui a valu sa bonne réputation, et de se montrer progressiste à l'égard des perfectionnements techniques courants dont ses services pourraient bénéficier.

Appréciation

Le conseil d'administration profite de l'occasion pour remercier directement le personnel tant féminin que masculin d'Air Canada de sa loyauté et de son efficience. Cette efficience a été le facteur dominant d'une autre année de fructueuses réalisations dans le domaine de l'aviation commerciale.

Au nom du Conseil d'Administration,

Le Président,
G. R. MCGREGOR.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur McGregor. Je vais maintenant mettre en délibération les divers en-têtes du rapport. Je demanderai tout d'abord à M. Dumas, le vice-président, de proposer que le bilan ainsi que l'état du revenu soient imprimés au compte rendu avec le rapport annuel.

M. DUMAS: Je le propose.

Adopté.

BILAN

Au 31 décembre 1953

ACTIF		PASSIF	
DISPONIBILITÉS		EXIGIBILITÉS	
Encaisse.....	\$ 1,637,717	Comptes à payer.....	\$ 3,071,772
Fonds de roulement.....	41,387	Reliquats à payer à d'autres exploitants—trafic.....	1,629,568
Dépôts aux Chemins de Fer Nationaux du Canada.....	11,000,000	Dépôts sur crédits de voyage.....	1,039,125
Dépôts spéciaux.....	17,545	Salaires et gages.....	999,958
		Transport payé d'avance.....	1,691,677
		Impôts sur le revenu.....	372,221
		Autres exigibilités.....	77,605
			<u>\$ 8,881,926</u>
Comptes à recevoir—		OBLIGATION A ÉCHÉANCE LOINTAINE—	
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,711,232	Chemins de Fer Nationaux du Canada, 3½%, échéant le 1 ^{er} janvier	
Reliquats à recevoir d'autres exploitants—trafic.....	1,104,591	1973.....	20,000,000
Système de crédit de voyage.....	784,278		
Agents.....	403,210		
Autres.....	699,559		
	<u>4,702,870</u>		
Matériaux et approvisionnements.....	4,131,338	RÉSERVES—	
Autres disponibilités.....	90,284	Assurance.....	\$ 5,782,262
	<u>\$21,621,141</u>	Révision.....	860,764
			<u>6,643,026</u>
FONDS D'ASSURANCE.....	5,782,262	Actions ordinaires—capital autorisé: 250,000 actions d'une valeur	
		au pair de \$100	
		—capital émis: 50,000 actions entièrement	
		payées.....	5,000,000
IMMOBILISATIONS—		SURPLUS—	
Propriétés et matériel.....	\$ 36,219,961	Surplus au 1 ^{er} janvier 1953.....	\$ 4,698,836
Moins dépréciation à date.....	25,094,347	Revenu net en 1953.....	256,230
	<u>\$ 11,125,614</u>		
Paiements progressifs sur achats d'avions.....	6,951,001	Surplus au 31 décembre 1953.....	\$ 4,955,066
	<u>18,076,615</u>		
	<u>\$ 45,480,018</u>	Réserve pour remplacement d'immobilisations.....	4,955,066
			<u>\$ 45,480,018</u>

W. S. HARVEY,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et registres d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1953 et sommes d'avis que cette compagnie a tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus et l'état du revenu s'y rapportant ont été établis sur une base conforme à celle de l'exercice précédent et sont, à notre avis, dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 1953, et des revenus et dépenses de l'année, le tout au meilleur de notre connaissance et selon les explications qui nous ont été fournies, et d'après les livres d'Air Canada.

A notre avis, Air Canada n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal,
ce 23 février 1954.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

ÉTAT DU REVENU

REVENUS D'EXPLOITATION:	1953	1952
Passagers.....	\$ 48,242,942	\$ 42,022,616
Courrier.....	7,786,119	7,698,641
Express et fret aériens.....	3,673,440	3,380,337
Excédents de bagages.....	438,016	350,184
Nolisements.....	155,597	139,667
Services imprévus—net.....	1,940,450	1,466,263
Total.....	\$ 62,236,564	\$ 55,057,708
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Frais de vol.....	\$ 13,044,443	\$ 11,317,143
Frais au sol.....	10,037,292	8,590,652
Entretien.....	16,318,973	14,438,386
Dépréciation.....	5,339,271	4,378,715
Service de passagers.....	3,805,865	3,281,646
Ventes et réservations.....	7,837,869	6,512,953
Annonce et publicité.....	1,513,726	1,183,906
Frais généraux et administration.....	3,536,261	3,041,340
Total.....	\$ 61,433,700	\$ 52,744,741
REVENU D'EXPLOITATION.....	\$ 802,964	\$ 2,312,967
Revenu d'autres sources—net.....	519,256	444,912
Frais d'intérêt.....	\$ 1,322,120	\$ 2,757,879
	765,890	750,000
REVENU.....	\$ 556,230	\$ 2,007,879
Provision pour impôts sur le revenu.....	300,000	1,200,000
REVENU NET.....	\$ 256,230	\$ 807,879

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons passer d'abord à la page 3. A-t-on des questions à poser?

M. MACDONNELL: Monsieur le président, ne croyez-vous pas qu'il serait convenable que M. McGregor commente davantage l'état du revenu. A-t-il quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que j'aie de commentaires à formuler. Je serai très heureux d'y répondre s'il se pose des questions à ce sujet lorsque nous en viendrons à la page 1.

M. CHURCHILL: Puis-je poser une question au sujet de l'augmentation des voyages aériens? Les autres lignes aériennes accusent-elles une augmentation comparable et l'augmentation des voyages d'Air Canada est-elle à l'égal de celle des autres lignes?

M. MCGREGOR: Oui. L'augmentation varie fort d'une ligne à l'autre, mais je crois qu'en général le pourcentage d'augmentation baisse d'année en année, tandis que le volume des voyages augmente d'à peu près le même montant. Le pourcentage d'augmentation des différentes lignes américaines diffère, mais je crois que l'augmentation des voyages d'Air-Canada est à peu près égale à celle des autres lignes.

M. FRASER (*Peterborough*): Comme le courrier transporté augmente de 11 p. 100 et le revenu seulement de 1 p. 100, croyez-vous que le courrier vous rapporte suffisamment?

M. MCGREGOR: Comme vous le savez, monsieur, c'est une question très débattue.

M. FRASER (*Peterborough*): Je le sais.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que la rémunération que nous touchons pour le transport du courrier est raisonnable.

M. FRASER (*Peterborough*): Ne croyez-vous pas que la rémunération devrait graduellement augmenter parce que des timbres-avion n'ont plus besoin d'être apposés sur les lettres?

M. MCGREGOR: Oui, bien que cela ait été le cas de chaque lettre pesant au plus une once depuis les trois dernières années.

M. FRASER (*Peterborough*): Oui, mais bien des gens ne s'en rendent pas compte et continuent d'apposer des timbres-avion sur leurs lettres. Comme le tarif de 5c. à l'égard des lettres ordinaires s'applique à compter de demain, jour du poisson d'avril, il est possible qu'un nombre plus grand de timbres-avion soient apposés?

M. MCGREGOR: Il n'est peut-être pas hors de propos que je mentionne qu'en mars nous avons transporté le courrier à titre expérimental, en collaboration avec les Postes, afin de pouvoir établir approximativement le volume du courrier qui sera transporté. Il semble que le volume du courrier augmentera d'environ 30 p. 100.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous mentionnez que le transport aérien a accusé une augmentation de 23 p. 100 des places-milles. Cela signifie-t-il que le nombre de passagers a augmenté de 23 p. 100?

M. MCGREGOR: Non, il s'agit d'une augmentation de 23 p. 100 des places que peuvent occuper les passagers. L'augmentation du nombre de passagers est de 16 p. 100. Le coefficient de charge a donc baissé comme nous le projetions.

M. KNIGHT: Quelle proportion de l'espace disponible vendez-vous actuellement?

M. MCGREGOR: Environ 70 p. 100.

M. FRASER (*Peterborough*): Quels sont les taux de l'express?

M. MCGREGOR: Par tonne-mille?

M. FRASER (*Peterborough*): Oui.

M. MCGREGOR: Le tarif varie suivant divers éléments, dont la longueur du voyage. Je crois que la moyenne par tonne-mille serait de 20c. . .

M. FRASER (*Peterborough*): Vingt cents? Je le demande parce que l'excédent de bagages est transporté au prix d'un pourcentage du tarif des places?

M. FRASER (*Peterborough*): Vingt cents? Je le demande parce que l'excédent de bagages est transporté au prix d'un pourcentage du tarif des places?

M. MCGREGOR: Au prix d'un demi p. 100 la livre.

M. FRASER (*Peterborough*): Ce prix est-il uniforme actuellement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): Le prix variait autrefois quand l'excédent dépassait un certain nombre de livres?

M. MCGREGOR: Cela ne vaut que pour l'excédent.

M. FRASER (*Peterborough*): Mais le prix variait?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. FRASER (*Peterborough*): Il m'a fait grandement plaisir d'entendre l'agent des T.W.A.,—car c'est lui, je crois,—dire que c'est Air-Canada qui a adopté l'idée de l'excédent de bagages, ce qui a permis aux T.W.A. de faire leurs frais.

M. MCGREGOR: Je crois qu'il nous fait trop d'honneur.

M. MACDONNELL: J'ai peine à traduire en langage ordinaire les chiffres exprimés en livres-milles. Pourriez-vous nous faire la comparaison d'un article pesant tant de livres expédié d'Ottawa à Winnipeg et d'Ottawa à tout autre endroit. Pourriez-vous nous donner un chiffre comparatif des frais de transport par messageries ferroviaires et par express aérien?

M. MCGREGOR: Je crois que je pourrai vous donner des chiffres comparatifs après le déjeuner à l'égard de, mettons, un objet pesant 50 livres?

M. MACDONNELL: Oui.

M. BENIDICKSON: Que coûterait le transport d'un complet de Montréal à Vancouver ou de quelque article de ce genre?

M. FRASER (*Peterborough*): Avec celui qui le porte?

M. MACDONNELL: Comme vous le voudrez, pourvu que ce soit caractéristique. Le rapport mentionne une augmentation de 23 p. 100; il s'agit d'une augmentation de la capacité et non pas du trafic?

M. MCGREGOR: Il y a eu augmentation de 16 p. 100 du nombre de passagers.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous nous donner des chiffres comparatifs à l'égard des États-Unis qui sont le pays le plus comparable? Pouvons-nous obtenir des chiffres qui nous fassent voir ce qui se passe ailleurs?

M. MCGREGOR: Oui, bien que les chiffres ne soient pas exactement comparables ou ne visent pas une période comparable parce que l'exercice financier d'une foule de ses compagnies ne correspond pas à l'année civile.

M. MACDONNELL: Ce serait des chiffres à peu près comparables?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CARTER: Cet élément, la différence entre 16 p. 100 et 23 p. 100, n'est pas uniforme. Il y a les saisons peu actives qui entrent en jeu?

M. MCGREGOR: Il s'agit là des deux chiffres de l'année et ce sont les deux chiffres d'ensemble de notre compagnie.

M. CARTER: Mais il y a une grande partie de l'année durant laquelle toute l'augmentation de 23 p. 100 serait utilisée?

M. MCGREGOR: Oui, un très, fort pourcentage de l'augmentation est utilisé aux époques de pointe.

M. CARTER: Vos graphiques et vos tableaux vous permettent de connaître fort bien les saisons creuses et vous pouvez utiliser l'excédent de 7 p. 100 de quelque autre façon?

M. MCGREGOR: C'est là un des bons points de notre service avec les Caraïbes et les Bermudes, dont la pointe intervient au moment où le service domestique est le moins achalandé. Le service de la flotte domestique est réduit à la fin de l'automne alors que nous supprimons l'une des six envolées transcontinentales. Ce fut le cas l'automne dernier. Cela nous permet d'utiliser l'avion ainsi libéré pour l'affecter au transport des passagers vers les villégiatures des îles Caraïbes.

M. CARTER: Vous pouvez donc vous rabattre sur un autre trafic?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Avez-vous dit que le chiffre moyen de l'année, en ce qui concerne l'utilisation des places est d'environ 70 p. 100?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Le nouvel avion que vous allez mettre en service vous vaudra une augmentation très importante de la capacité, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Que résultera-t-il de cette augmentation de la capacité?

M. MCGREGOR: Notre coefficient de charge diminuera légèrement si nos prévisions quant au trafic sont exactes. Je crois que le coefficient de charge baissera à environ 68 p. 100 en 1954.

M. FULTON: Croyez-vous que l'accélération du service fera après quelques années remonter le coefficient de charge? Ou comptez-vous plutôt sur la capacité accrue?

M. MCGREGOR: Nous croyons que l'expansion normale y contribuera pour beaucoup, mais nous croyons aussi que l'adoption de tarifs de tourisme exercera un puissant stimulant et maintiendra élevé le coefficient de charge. La situation sera donc à peu près la même.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous n'avez pas mentionné combien de fauteuils vous songez à ajouter?

M. MCGREGOR: L'augmentation est actuellement de 48 à 57 fauteuils, et il y aura peut-être une autre augmentation dans le cas des *North Star*.

M. FRASER (*Peterborough*): Je crois que les lignes américaines, du moins les T.W.A., ont installé des rangs de trois fauteuils, et puis de deux fauteuils...

M. MCGREGOR: C'est ce que nous faisons.

M. FRASER (*Peterborough*): Le nombre de fauteuils dans certains avions a été porté à environ 80?

M. MCGREGOR: Oui, les lignes américaines ont installé un grand nombre dans leurs DC-4 et DC-6.

M. FRASER (*Peterborough*): Air-Canada servira-t-il un repas aux touristes?

M. MCGREGOR: Un repas tout préparé, dans une boîte.

M. FRASER (*Peterborough*): Pas un repas sur un plateau!

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Quels sont les autres éléments qui d'après vous contribueront à accroître la charge? Vous mentionnez des vols touristiques, mais pensez-vous à utiliser vos avions pour assurer le service, par exemple, d'embranchements plus nombreux ou pour desservir d'autres endroits au Canada?

M. MCGREGOR: Non, nous n'avons pas d'autres projets définis que ceux que mentionne le rapport. Il a été question de Timmins et de Sudbury et nous allons bientôt reprendre le service de ligne principale à Lethbridge quand la piste aura été corrigée. La ville de Regina a été ajoutée cette année. Des améliorations seront apportées dans les provinces Maritimes, mais il n'est pas question à l'heure actuelle de desservir d'autres endroits. Je crois que nous pouvons nous fonder sur le passé et sur le maintien des ventes de service, grâce à la publicité et à d'autres moyens, ainsi que sur la popularité rapidement grandissante du voyage par avion pour compter sur un accroissement du volume du trafic.

M. FULTON: Quelle a été, avez-vous dit, l'augmentation de l'économie de temps entre Montréal et Vancouver?

M. MCGREGOR: Elle est d'environ deux heures pour les envolées transcontinentales et d'un peu plus de deux heures pour les envolées transatlantiques.

M. FAIREY: Y a-t-il une différence entre le trafic touristique et le trafic ordinaire?

M. MCGREGOR: Non. Nous mettons le mot entre guillemets parce que "tourisme" est le mot adopté par l'Association du transport aérien international, mais le mot "ordinaire" est traditionnellement le mot le plus familier.

M. FAIREY: Le même avion transportera des voyageurs de la première classe et des voyageurs de la classe touriste?

M. MCGREGOR: Seulement dans le service de l'Atlantique.

M. FAIREY: Au Canada, le service touristique suivra-t-il un horaire moins avantageux ou comprendra-t-il plus d'arrêts que dans le cas du service de la première classe?

M. MCGREGOR: Oui, mais étant donné l'étendue du pays, l'avantage relatif de l'horaire change au fur et à mesure du progrès du vol.

M. FAIREY: J'entends moins avantageux du point de vue du passager.

M. MCGREGOR: Le vol peut commencer à une heure peu avantageuse du point de vue du passager, mais se terminer à une heure avantageuse.

M. FAIREY: Le vol sera-t-il nocturne à partir de la côte du Pacifique?

M. MCGREGOR: Il y aura deux vols transcontinentaux.

M. FAIREY: Au lieu des seuls arrêts à Winnipeg, à Calgary et à Vancouver, les vols touristiques comprendront peut-être plus d'arrêts?

M. MCGREGOR: Nous le faisons déjà. Ainsi, il y a arrêt cette année à Regina.

M. FAIREY: Quelle serait à peu près la réduction du prix du billet de la classe touriste par rapport à celui de la première classe?

M. MCGREGOR: La réduction serait d'environ 20 p. 100 pour l'aller, réduction qui diminue si l'on tient compte du rabais dans le cas du billet d'aller et retour de la première classe.

M. FAIREY: J'ai été plutôt étonné de constater, quand j'ai fait enquête, que je n'épargnerais que \$15 sur un billet d'aller et retour à Vancouver.

M. MCGREGOR: Le billet d'aller et retour ne diffère guère dans le ratif actuel.

M. FAIREY: Pourquoi l'épargne est-elle meilleure dans le cas du billet d'aller que dans le cas du billet d'aller et retour?

M. MCGREGOR: Cela se rattache, je dois l'admettre, aux pratiques en vigueur aux États-Unis depuis quelques années. Nous avons toujours consenti une réduction de 10 p. 100 pour le billet d'aller et retour alors qu'aux États-Unis la réduction est de 5 p. 100. Lorsque le service ordinaire a été adopté il y a quelques années aux États-Unis, les lignes aériennes ont refusé d'accorder une réduction dans le cas du billet d'aller et retour. Afin d'établir l'uniformité des tarifs de la classe touriste aux États-Unis et au Canada, nous avons pensé que nous devrions faire de même, mais comme nous consentions déjà une réduction de 10 p. 100 sur le prix du billet d'aller et retour de première classe, l'épargne applicable au billet d'aller et retour de la classe touriste a diminué.

M. HAHN: Comment se compare avec les lignes américaines votre utilisation à 70 p. 100 des places?

M. MCGREGOR: Je crois que le pourcentage est presque identique.

M. HAHN: Comment se compare le taux de capacité avec celui des autres lignes?

M. MCGREGOR: Le taux dépend de la longueur du trajet, mais je dirais qu'en moyenne notre taux est de 5 ou 6 p. 100 plus élevé.

M. HAHN: Comme le taux en ce qui concerne les voyageurs est comparable, comment expliquez-vous la différence?

M. MCGREGOR: La différence tient aux frais de carburant surtout qui sont de 30 p. 100 plus élevés au Canada.

M. KNIGHT: J'allais vous interroger davantage au sujet de la différence entre le service de la première classe et celui de classe touriste, mais je ne sais pas s'il est régulier de discuter la question alors que nous en sommes à la page 3.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions discuter la question lorsque nous en viendrons à la page pertinente.

M. KNIGHT: Ne pourrions-nous pas en finir avec la question dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: La question ne figure pas au rapport et je suppose que vous feriez aussi bien de la discuter en ce moment.

M. KNIGHT: La question figure au rapport à l'endroit où les *Constellation* sont mentionnées. Le rapport mentionne 63 fauteuils de la première classe dans

dans le service domestique et 54 fauteuils de la classe touriste et 9 de la première classe dans le service de l'Atlantique nord. S'agit-il du même avion et du même mobilier?

M. MCGREGOR: Non, la disposition des fauteuils dans la cabine de l'avion du service domestique serait fort différente.

M. KNIGHT: L'avion serait fort différent?

M. MCGREGOR: Pour nous un avion est un avion, mais la disposition des fauteuils est fort différente.

M. KNIGHT: Ma question est peut-être stupide, mais la disposition des fauteuils est-elle modifiée pour un vol de la classe touriste?

M. MCGREGOR: Non. Quatre de nos avions sont affectés au service de l'Atlantique et quatre au service domestique.

M. KNIGHT: Voilà le point. Il s'agit d'avions semblables mais le mobilier est différent dans le cas des touristes et dans le cas des passagers de la première classe.

M. MCGREGOR: L'avion dans un cas comme dans l'autre est une Cadillac, mais dans le premier cas ce serait une Cadillac de cinq places et dans l'autre de 7 places.

M. FOLLWELL: Je voudrais poser une question afin d'éclaircir un point. Je remarque qu'un certain nombre d'administrateurs semblent être nommés par le gouverneur en conseil et les autres, par les actionnaires. J'avais l'impression que les Canadiens étaient les actionnaires et que les administrateurs devraient probablement être tous nommés de la même façon. Je me demande si M. McGregor voudrait bien expliquer l'organisation de la société sur ce point?

M. MCGREGOR: La propriété d'Air-Canada est dévolue au National-Canadien. Air-Canada est donc la propriété de la population du pays, mais par l'entremise du National-Canadien. Voilà le seul actionnaire. Voilà pourquoi le National-Canadien a le droit de nommer la majorité des administrateurs.

M. CARTER: M. McGregor pourrait-il nous dire si l'on a établi une comparaison du prix unitaire du transport des passagers et du fret?

M. MCGREGOR: Des chiffres ont été établis à ce sujet, mais il n'est personne dans l'industrie, chez nous comme ailleurs, qui s'y fie. Il est presque impossible de faire le rapprochement entre une livre de passager et une livre de fret ou de courrier à cause des nombreux éléments différents dont il faut tenir compte comme les exigences du transport du courrier au chapitre des horaires, ou encore le fait qu'un passager s'amène lui-même et doit être nourri et chauffé tandis qu'une livre de courrier ou d'autre fret doit être amenée à l'avion, mais non nourrie ou chauffée.

M. MACDONNELL: En ce qui concerne votre recette générale, la recette provenant des passagers est environ quinze fois plus considérable que celle provenant de l'express ou du fret. On aurait donc pu s'attendre que l'augmentation de la recette provenant du fret et de l'express, dont le transport a été inauguré plus tard, aurait été plus forte. En fait, l'augmentation n'est que de 9 p. 100 contre 15 p. 100 dans le cas du service des voyageurs. Voudriez-vous dire un mot de la situation du trafic-marchandises. Je ne voudrais pas vous embarrasser, mais êtes-vous parfaitement libres de chercher à obtenir du trafic-marchandises ou de l'express? Votre actionnaire est, en un sens, un concurrent. Cela étant, je serais curieux d'entendre vos commentaires à ce sujet, c'est-à-dire au sujet de la liberté que vous avez de solliciter du fret. Il serait peut-être pertinent de demander que vous nous indiquiez les sommes consacrées à la publicité relative au trafic-voyageurs et au trafic-marchandises. Cela nous éclairerait peut-être.

M. MCGREGOR: Pour répondre à la question essentielle, je dois dire que la propriété de la compagnie ne nous limite en rien dans l'expansion du fret ni

de l'express. De fait, le rapport mentionne qu'une réduction de 30 p. 100 a été apportée au tarif-marchandises, et cela sans que notre actionnaire n'ait même formulé d'objections.

M. MACDONNELL: On vous a fait attendre longtemps?

M. MCGREGOR: Environ une année. Nous avons fait de notre mieux pour amplifier le fret. L'expansion s'est faite assez rapidement, mais il semble exister une limite assez marquée.

M. FULTON: Une limite assez marquée à quoi?

M. MCGREGOR: A l'expansion. Le transport aérien coûte beaucoup plus cher que le transport terrestre. Une fois qu'on a épuisé tout le trafic dont le transport est extrêmement urgent, l'expansion est très lente. L'orientation extrêmement prononcée du trafic est un des éléments qui atteint le fret aérien. Les pièces d'automobile et les articles de ce genre s'acheminent plutôt uniquement vers l'Ouest et le seul trafic compensateur important acheminé vers l'Est comprend les fourrures et, durant la saison, les fleurs coupées venant de la côte de l'Ouest. Le volume de trafic n'est donc pas égal dans les deux directions.

M. MACDONNELL: Je suppose qu'on ne peut vous demander si vous pouvez répartir vos frais de façon à savoir le profit que vous retirez du transport et des marchandises et des passagers?

M. MCGREGOR: Non. Je crois que j'ai commenté le point à l'occasion d'une question précédente. Il est très difficile de répartir les frais exactement entre les différents genres de service.

M. MACDONNELL: Combien de fret les avions qui transportent les passagers transportent-ils aussi?

M. MCGREGOR: Presque tout le fret est transporté à bord d'avions transportant des voyageurs.

M. FULTON: Il n'en sera pas ainsi pour les trois nouveaux *Bristol*?

M. MCGREGOR: Non, mais ces avions assurent un faible pourcentage de l'ensemble du mouvement.

M. BENIDICKSON: Quelle est la différence entre le fret et l'express aérien?

M. MCGREGOR: Il y en a très peu, sauf que le fret est acheminé d'un aéroport à l'autre tandis que l'express est ramassé à un endroit et livré à un autre endroit.

Le PRÉSIDENT: La page 3 est-elle adoptée?

Adopté.

Page 5. A-t-on des questions à poser au sujet de la revue financière?

M. MACDONNELL: Monsieur McGregor, au deuxième avant-dernier paragraphe vous dites:

"La compagnie s'est toutefois trouvée aux prises avec une hausse concomitante de frais par suite de l'extension de ses opérations et de l'acheminement d'un trafic plus considérable."

Il semble encore y avoir une différence ici. En fait, les augmentations tiennent aux frais de main-d'œuvre?

M. MCGREGOR: Les augmentations comprennent les frais de main-d'œuvre, monsieur Macdonnell, mais cela montre simplement que la compagnie est plus active et fait, par conséquent, de plus grands frais. Cela ne signifie pas que les frais unitaires ont augmenté au sens particulier où vous l'entendez.

M. MACDONNELL: Il s'agit de chiffres bruts?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Il y a augmentation de 13 p. 100 de la recette et de 16 p. 100 de la dépense?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Cela est désappointant en un sens. Pouvez-vous nous en donner le détail? L'excédent des frais serait-il attribuable surtout aux salaires, au fait que les frais des salaires augmentent plus rapidement que la recette ou votre recette est-elle limitée en comparaison des tarifs pratiqués aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Il nous faut garder des taux qui puissent concurrencer les tarifs américains parce qu'il existe aux États-Unis trois grandes lignes aériennes transcontinentales qui assurent un service parallèle au nôtre et, dans bien des cas, les routes qu'elles suivent ne sont pas très éloignées de la nôtre au sud. Cependant, cela n'est pas exactement le cas en ce qui concerne l'augmentation de 13 p. 100 de la recette et de 16 p. 100 de la dépense. L'augmentation tient beaucoup à l'augmentation du salaire unitaire que nous devons payer et elle tient aussi, comme je l'explique à la page suivante, au fait que nous avons entrepris de fortes dépenses en 1953 en vue de l'expansion du service en 1954. Ainsi, il a fallu assurer l'entraînement préliminaire que demandait l'exploitation de la flotte accrue que nous avons entrepris d'établir. On a tenu des classes, on a engagé des employés et des techniciens de vol ont été à l'entraînement à Burbank (Californie) durant toute l'année pour se familiariser avec le nouvel avion. Ce sont là des dépenses que ne compense aucune recette durant la période visée par le rapport.

M. MACDONNELL: Voici une question de portée générale. Ces chiffres bruts se comparent strictement avec ceux de 1952, mais vous me faites songer aux changements apportés à l'organisation de la compagnie en ce qui concerne le service de l'Atlantique et le service des Antilles. Les chiffres de l'an dernier étaient réunis dans un bilan d'ensemble. Il s'agit donc purement d'un changement d'ordre technique?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Il y a un changement au bilan, naturellement, qui tient à la substitution d'une dette envers le National-Canadien?

M. MCGREGOR: En effet. Il y a aussi un autre petit changement qui intéresse les frais d'intérêt de la compagnie. Le changement que vous mentionnez pourvoit à la substitution d'obligations à $3\frac{7}{8}$ p. 100 au capital-actions sur lequel nous payions auparavant 3 p. 100. Je crois que l'augmentation des frais d'intérêt est de \$15,000 par année.

M. MACDONNELL: Vous payiez 3 p. 100 auparavant?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MURPHY (*Westmorland*): Puis-je poser une question? Ce qui nous intéresse dans l'examen de la revue financière, ce n'est pas le chiffre qu'a fait ressortir l'étude de la situation du National-Canadien hier. Le service des Maritimes fait l'objet de certaines subventions et je voudrais savoir si Air-Canada bénéficie d'une subvention à l'égard des Maritimes? Le service des Maritimes se suffit, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En effet, Air-Canada ne touche de subvention à l'égard des Maritimes ou d'un autre service.

M. FULTON: Avez-vous tout le personnel nécessaire au nouveau matériel?

M. MCGREGOR: Oui, en ce qui concerne les *Super Constellation*, mais non pas en ce qui concerne les *Viscount* qui nous seront livrés dans neuf mois.

M. FULTON: Ils ne seront pas probablement mis en service en 1954?

M. MCGREGOR: Ils commenceront à nous être livrés à la fin de l'année, en septembre ou en octobre, mais ils ne seront pas mis en service régulier avant 1955.

M. FULTON: Vous pourriez donc prévoir quelque augmentation des dépenses se rattachant aux *Viscount* en 1954 comme ce fut le cas des *Constellation* en 1953?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois que j'ai mentionné que le bilan de 1954 et de 1955 se ressentira de la situation.

M. FULTON: En ce qui concerne les *Constellation*, il ne résultera pas d'autre augmentation de frais tenant à leur mise en service, sauf s'il y avait augmentation du volume des marchandises et du nombre de passagers transportés, augmentation qui se répercuterait sur les résultats d'exploitation. La mise en service des *Viscount* ne devrait pas entraîner d'autres dépenses si ce n'est de carburant et autres frais se rattachant directement au fonctionnement?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait. Vous avez bien raison en ce qui concerne les frais de main-d'œuvre, c'est-à-dire l'engagement et la formation du personnel. Il y aura d'autres dépenses qui se rattacheront à l'achat d'outils et d'équipement de révision et d'entretien, soit des dépenses différentes des frais directs de fonctionnement en fait de carburant et de vivres, et le reste.

M. FULTON: De toute façon, il n'y aura pas d'augmentation autre que celle attribuable au fonctionnement et à l'entretien mêmes de l'avion?

M. MCGREGOR: Il y aura aussi un autre article important, soit la dépréciation.

M. FULTON: Votre statistique permettrait-elle actuellement de comparer les résultats du service de l'Atlantique, du service des Îles Caraïbes et du service domestique?

M. MCGREGOR: Oui, mais notre statistique se fonde naturellement sur certaines suppositions quant à la division des frais de révision et d'atelier, entre tel ou tel service. Bien que nous ayons des chiffres qui se fondent sur certaines suppositions quant à la proportion des frais de révision et d'atelier attribuables à un service...

M. FULTON: C'est pour cela que vous vouliez les réunir.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: A quelle conclusion ces chiffres vous amènent-ils quant aux résultats financiers de votre entreprise?

M. MCGREGOR: Ils font voir que le service domestique est profitable, que celui de l'Atlantique l'est plus ou moins et que celui des îles Caraïbes ne l'est pas. Cette question rappelle un point intéressant au sujet de l'emploi du matériel. Le service des îles Caraïbes est improfitable, mais, s'il n'existait pas, je suis convaincu que le service de l'Atlantique serait lui aussi improfitable parce que le matériel serait inutilisé durant l'hiver.

M. FULTON: La situation du service des îles Caraïbes s'améliore-t-elle d'année en année?

M. MCGREGOR: Oui, je suis heureux de le dire.

M. MACDONNELL: Quel est l'état du matériel du service de l'Atlantique Nord? La dernière fois que j'ai franchi l'océan j'ai dû me tenir assis durant tout le trajet, et je n'ai pas trouvé cela des plus agréable.

M. MCGREGOR: Devez-vous prendre part à l'envolée de ce midi?

M. MACDONNELL: Non.

M. MCGREGOR: Et bien, vous y verriez quelles sont les conditions d'un vol par delà l'Atlantique Nord maintenant.

M. GILLIS: Vous avez mentionné que les frais de carburant au Canada sont de 30 p. 100 plus élevés qu'aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GILLIS: A quoi tient la différence?

M. MCGREGOR: L'essence d'aviation en est une plutôt spéciale dont l'indice d'octane est très élevé et à l'heure actuelle presque toute l'essence d'aviation à fort d'indice d'octane servant aux avions de grande puissance est importée.

M. GILLIS: Elle est importée?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GILLIS: Nous versons une subvention de 30 p. 100 pour protéger la *Standard Oil* ou l'*Imperial Oil* et les autres compagnies d'essence au Canada. Il y a là quelque chose qui ne va pas; l'écart est par trop considérable.

M. MCGREGOR: Par contre, la distance du transport est extrêmement longue et l'essence ne peut-être acheminée par voie d'eau que durant les mois d'été. Air-Canada, qui achète quelque 8 millions de dollars d'essence par année, n'a pas manqué d'approfondir la question. Nous ne voyons vraiment pas pour quoi nous trouverions à redire à la différence du prix de l'essence au Canada et aux États-Unis. Vous direz peut-être: "On aurait dû construire des installations en vue de la fabrication de l'essence au Canada?" Je réponds qu'il semble que la consommation de l'essence d'aviation à fort d'indice d'octane doit commencer à en perdre avec l'avènement des turbo-moteurs et si l'on construisait des usines d'essence à fort d'indice d'octane, leur durée utile serait très courte.

M. GILLIS: Vous voulez dire que vous employez une essence à indice d'octane plus élevé au Canada qu'aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Non, l'essence utilisée actuellement menace de ne plus se fabriquer avec l'avènement des turbo-moteurs.

M. GILLIS: Payez-vous la douane ou des taxes sur l'essence?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GILLIS: Fort élevées?

M. MCGREGOR: Leur chiffre ne se compare pas à la taxe sur l'essence d'automobile. Je pourrais vous en obtenir le chiffre si vous le voulez.

M. FRASER (*Peterborough*): Cela serait dû à ce que ce genre d'essence n'est pas fabriquée au Canada?

M. MCGREGOR: Cela explique le faible pourcentage de la taxe.

M. MACLEAN: Quand vous utiliserez des réactés, l'essence utilisée sera-t-elle fabriquée au Canada et la différence de prix vaudra-t-elle encore?

M. MCGREGOR: Non, nos projets actuels... Nous n'avons pas commandé d'avion à réaction et un avion turbo-propulsé peut-être confondu jusqu'à un certain degré avec d'autres genres d'avions, mais en ce qui concerne le carburant le problème est plutôt ordinaire. Nous avons l'intention d'utiliser une essence dite *wide-cut* et dont il existe un bon approvisionnement au Canada. Je crois que la différence de prix dont j'ai parlé à l'égard de l'essence à fort d'indice d'octane sera réduite ou même disparaîtra. Les prix qui nous sont offerts actuellement à l'égard de l'essence de turbo-moteurs sont certainement moins élevés que ceux de l'essence à fort d'indice d'octane.

M. MACLEAN: Quand les turbo-moteurs seront d'usage général, Air-Canada s'en trouvera mieux que les lignes américaines et pourra mieux faire la concurrence?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il est juste, en effet, de le supposer.

M. MACLEAN: J'ai une couple d'autres questions à poser. Pouvez-vous m'indiquer à peu près les frais que vous payez à l'égard des installations d'aéroport au ministère des Transports ou aux aéroports municipaux?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACLEAN: Quel pourcentage de vos frais ces frais-là constituent-ils ou le chiffre en est-il fixe? Pouvez-vous nous indiquer ces frais, mettons à l'égard d'un aéroport représentatif?

M. MCGREGOR: Les frais se divisent en trois catégories si l'on considère l'ensemble de la ligne aérienne plutôt qu'un seul vol. Nous payons loyer à l'égard de l'espace que nous occupons dans les édifices du ministère des Transports, soit à peu près \$2.50 ou \$3 par pied par année. Nous payons des frais d'atterrissage fondés sur le poids d'ensemble de l'avion et nous payons aussi d'autres frais à l'égard des installations de communications servant à la liaison entre l'avion et le sol. Je crois qu'on peut dire en général que les droits d'atterrissage sont assez bas. Les frais de communications sont élevés et le loyer de l'espace occupé dans les édifices des aéroports semble assez raisonnable. Je dirais que l'ensemble de la dépense de la compagnie sous ce chapitre serait de l'ordre de 1 million par année.

M. MACLEAN: Ces frais sont-ils établis par règlement? Payez-vous les mêmes frais dans le cas d'un aéroport exploité par le ministère des Transports et dans le cas d'un aéroport municipal, s'il en est?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois qu'il n'y en a que deux,—soit à Edmonton et à Vancouver,—et le même tarif s'applique. Pour répondre à votre question en plus grand détail, je dois vous dire que la dépense totale en droits d'atterrissage a été de \$798,000 l'an dernier. Les taxes payées à l'égard des aéroports se sont élevées à \$239,000 et les loyers payés à l'égard des édifices d'aéroport et des bureaux se sont élevés à \$214,000, soit un total de \$1,252,000.

M. FULTON: N'existe-t-il pas un autre aéroport municipal, celui de Saint-Jean?

M. MCGREGOR: Il est dirigé par la municipalité, mais il ne lui appartient pas.

M. MURPHY: (*Westmorland*) La question que je vais poser n'est pas tout à fait pertinente, mais je tiens à la formuler afin qu'on puisse y répondre cet après-midi. On ne pourra peut-être pas me répondre au pied levé. Voici un rapport paru dans le *Moncton Transcript* du 25 mars au sujet des délibérations de l'assemblée législative:

M. Joseph-W. Bourgeois, qui prenait part au débat sur le budget, a déclaré:

“L'importance de Moncton comme centre de transport a été accentuée par les vastes installations qui y ont été établies Air-Canada et le ministère fédéral des Transports. Et pourtant, on apprend de temps à temps que d'autres centres de la province convoitent notre situation.

Ce bruit-là ne cesse de courir et il est opportun que le ministre responsable formule une déclaration finale et précise portant que le gouvernement fédéral n'ira jamais disloquer ou déplacer les services aériens fédéraux actuellement établis à Moncton.”

J'aimerais que vous en disiez un mot le moment venu, mais je tenais à donner avis de la question que j'entendais poser. Il s'agit d'un rapport sur les délibérations de l'assemblée législative à Fredericton. Nous venons à peine de terminer le nouveau terminus à Moncton, et il ne semble pas raisonnable qu'il se produise ce que veut la rumeur. Voudriez-vous formuler une déclaration à ce sujet cet après-midi?

M. MCGREGOR: Oui, mais je pourrais la formuler dès maintenant. Je crois que ces bruits tiennent à la publicité qui s'est faite récemment autour du transfert d'une partie du personnel de Moncton à Toronto. Notre système de réservation des places est actuellement axé sur trois centres dits de contrôle. L'un est situé à Winnipeg, un deuxième à Toronto et le troisième à Moncton. Le personnel du système ne forme qu'une très petite proportion du personnel à l'un quelconque de ces endroits. A la suite d'une étude qui a duré dix-huit mois, on a constaté qu'on pourrait réaliser de fortes économies et améliorer grandement le service en réunissant ces centres de contrôle au même endroit.

La réunion de ces trois centres à Toronto est en train de s'opérer. Nous ne projetons certainement pas de réduire le personnel à Moncton, en ce qui concerne l'exploitation des services aériens. Je reconnais d'emblée avec vous que l'édifice de l'administration de Moncton est le meilleur que nous ayons d'après moi.

M. MURPHY (*Westmorland*): En effet. Le bruit a couru dans les journaux en août dernier que le bureau principal d'Air-Canada serait déplacé de Moncton pour être établi dans quelque autre ville des provinces Maritimes.

M. MCGREGOR: Je dois avouer que cela m'avait un peu dérouté. Nous n'avons jamais eu de bureau principal à Moncton; vous voulez peut-être parler de centre de contrôle.

M. MURPHY (*Westmorland*): Les installations d'Air-Canada ne doivent pas être déplacées de Moncton, sauf le centre de contrôle?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MURPHY (*Westmorland*): Combien d'employés sont visés?

M. MCGREGOR: Quatorze, je crois, mais je pourrais peut-être mieux vous renseigner cet après-midi.

M. MACLEAN: Au sujet du service transatlantique, je suppose que vos recettes et vos dépenses en livres sterling sont considérables. Quel est le résultat net des opérations intéressant la livre sterling?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous obtenir les chiffres exacts, mais en réalité nous exportons des dollars à la zone sterling parce que, comme vous le savez, les frais d'exploitation et la recette sont à peu près égaux. En outre, cependant, nous faisons de très fortes dépenses en livres sterling pour l'achat de pièces *Rolls Royce* et, à l'heure actuelle, de pièces *Viscount*. En outre, les billets transatlantiques d'aller et retour se vendent en plus grand nombre au Canada qu'outre-mer.

M. MACLEAN: Au sujet de la comptabilité, je suppose que le change est calculé au taux courant?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACLEAN: Le taux du change s'applique-t-il à votre actif au Royaume-Uni pour les fins de la comptabilité?

M. MCGREGOR: Je crois que le taux du change est mentionné et qu'il est de \$2.80 dans tous les cas.

M. MACLEAN: Je remarque que le rapport des vérificateurs mentionne ce qui suit au sujet du National-Canadien:

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan du réseau:

b) Livre sterling—à l'ancien taux nominal de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre.

Cela ne vaut pas pour Air-Canada?

M. MCGREGOR: Cela vaut peut-être pour certains financements, mais le chiffre de \$2.80 est celui que nous utilisons.

Le PRÉSIDENT: La page 5 est-elle adoptée?

M. JAMES: La question du carburant me paraît joliment importante et je me demande, monsieur McGregor, si vous pourriez plus tard nous donner le prix d'un gallon d'essence,—d'un gallon impérial,—au Canada et aux États-Unis et nous indiquer aussi à quoi tient la différence. Donnez-nous le détail de façon à ce que nous sachions à quoi nous en tenir. Donnez-nous la différence globale à l'égard de l'ensemble de votre consommation de carburant.

M. MCGREGOR: Je crois que je pourrais vous donner ce détail dès maintenant. Nous achetons une forte quantité de carburant aux États-Unis parce que nous exploitons sept routes trans-frontière. Je puis dire que l'essence livrée à l'aéroport américain nous coûte 22c. le gallon impérial contre 32c. au Canada.

M. FOLLWELL: M. Gillis a dit qu'il y avait une différence de 30 p. 100 qui tenait aux droits de douane et aux taxes. J'allais demander à M. McGregor s'il ne serait pas utile au Comité qu'il mentionne ou verse plus tard au compte rendu des chiffres qui indiquent la différence découlant des droits et des taxes. Il me semble que ce genre particulier de carburant ne devrait pas être taxé au Canada parce qu'il ne s'en fabrique pas ici.

M. MCGREGOR: Oui, je le ferai avec plaisir.

M. MACLEAN: Au sujet du carburant, en achetez-vous beaucoup aux États-Unis pour faire le plein? Je songe à la route du Mexique.

M. MCGREGOR: Oui, nous faisons le plein à presque toutes les escales aux États-Unis. Nous le faisons très souvent à l'occasion des vols d'aller et retour comme ceux de Montréal à New-York et de Toronto à New-York et retour.

M. MACLEAN: Êtes-vous assujétis à des restrictions. Ainsi, s'il y a un vol à l'occasion duquel vous pouvez acheter du carburant...

M. MCGREGOR: Nous n'achetons pas plus de carburant qu'il n'en faut. Nous ne pouvons pas en importer.

M. MACDONNELL: En vertu de quel règlement?

M. MCGREGOR: Nous nous trouverions à importer du carburant du fait de nos opérations. L'avion en partance de New-York qui n'aurait besoin que de 600 gallons pour se rendre à destination avec une bonne réserve et qui prendrait à bord 1,600 gallons se trouverait à importer illégitimement 1,000 gallons de carburant.

M. FRASER (*Peterborough*): Où figure dans la revue financière la recette provenant de l'assurance achetée par les passagers?

M. MCGREGOR: Il n'y a aucun revenu.

M. FRASER (*Peterborough*): Je croyais que vous vous occupiez de cette assurance?

M. MCGREGOR: Non, les polices sont vendues par des machines.

M. FRASER (*Peterborough*): Mais je croyais que vous y étiez intéressés?

M. MCGREGOR: Que nous touchions une commission?

M. FRASER (*Peterborough*): Quel revenu vous valent ces commissions?

M. MCGREGOR: Les machines ne sont pas installées dans nos locaux mais dans les édifices du ministère des Transports, sauf peut-être quant aux bureaux de billets. Je ne sais pas quelles dispositions ont été prises avec le propriétaire, mais nous n'avons pas le statut de propriétaire à l'égard de ces machines.

M. FRASER (*Peterborough*): Ces machines ne vous rapportent aucune recette?

M. MCGREGOR: Non, je ne le crois pas.

M. CARTER: Quand il établira des chiffres au sujet du carburant, je me demande si M. McGregor ne pourrait pas nous donner quelque idée du pourcentage du volume de carburant acheté aux États-Unis et au Canada?

M. MCGREGOR: Je puis vous l'indiquer dès maintenant.

M. FOLLWELL: Vous devez aussi acheter du carburant en Grande-Bretagne?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: Y coûte-t-il meilleur marché?

M. MCGREGOR: Non, davantage.

M. HAHN: Où donc est fabriquée au Canada la petite proportion d'essence à fort d'indice d'octane?

M. MCGREGOR: A Calgary.

M. HAHN: Combien s'en fabrique-t-il?

M. MCGREGOR: Très peu.

M. HAHN: Pas assez pour assurer le fonctionnement d'un avion?

M. MCGREGOR: Assez peut-être pour faire le plein de nos avions à Calgary, mais je n'en suis pas sûr.

M. GILLIS: Si vous faites le plein d'essence à 22c. le gallon et s'il en reste beaucoup à la frontière, devez-vous payer la taxe sur le reste?

M. MCGREGOR: Non, à moins que nous ayons violé le règlement qui interdit de transporter au delà de la frontière un excédent de carburant. Dans ce cas là, je crois que la douane nous imposerait des droits.

M. GILLIS: Vous pourriez économiser en chargeant à plein?

M. MCGREGOR: Nous ne nous écartons pas de la normale en ce qui concerne le carburant, parce qu'il en est acheté et aux États-Unis et au Canada.

M. GILLIS: Voudriez-vous nous donner quelque idée de la cause de la différence entre le prix de 22c. au Canada et celui de 31c. aux États-Unis? Quel pourcentage de carburant est taxé?

M. MCGREGOR: Ce renseignement m'a été demandé et je vais vous le fournir après le déjeuner.

Le PRÉSIDENT: La page 5 est-elle adoptée?

Adopté.

Page 6?

M. MACLEAN: Voudriez-vous dire ce que vous pensez des effets qu'aura probablement la réduction du tarif de la poste aérienne à compter de demain?

M. MCGREGOR: En ce qui concerne le volume du courrier?

M. MACLEAN: En ce qui concerne le volume.

M. MCGREGOR: Comme je l'ai déjà mentionné, je crois, d'après les essais faits en mars, le volume du courrier devrait augmenter de 30 p. 100.

M. MACLEAN: Comment s'en ressentira peut-être l'express? Y aurait-il des cas d'envoi à grande distance où il serait être avantageux, en vertu du nouveau tarif, d'expédier un petit colis par la poste plutôt que par l'express?

M. MCGREGOR: Oui; je crois que la limite des colis est d'environ 15 livres. Vous savez, je crois, que les Postes ont adopté l'avion pour colis. Le tarif des colis est avantageux jusqu'au poids de 15 livres. Je suis presque certain que la limite est de 15 livres et je ne crois pas que les Postes acceptent un colis d'au delà de 15 livres.

M. MACLEAN: Je songeais plutôt à la distance. Sauf erreur, les frais de l'express augmentent avec la distance tandis que le tarif postal est fixe, peu importe la distance.

M. MCGREGOR: Il faudrait que j'examine le tarif postal afin de m'assurer si cela vaut pour les colis. Je crois que la distance y est pour quelque chose, mais il faudra nous en assurer.

M. MACDONNELL: Le rapport mentionne que le passif éventuel de 35 millions de dollars créé en 1952 a été réduit par la livraison de la flotte de *Bristol* et par des paiements sur le hangar de Toronto. Les dépenses en immobilisations qu'Air-Canada doit effectuer d'ici à dix-huit mois s'élèvent à \$32,500,000, dont une somme d'environ 7 millions de dollars déjà versée par tranches. Voudriez-vous dire un mot au sujet de ces deux montants et indiquer les ressources dont vous disposez pour assurer le paiement des 32 millions au cours des quelques prochains mois?

M. MCGREGOR: Comme vous le savez, je crois, Air-Canada avait une somme de 13.5 millions de dollars prêtée au National-Canadien et provenant des montants affectés à la dépréciation. Nous entendons reprendre au National-

Canadien toute cette somme et déjà presque la moitié en a été reprise pour faire face à des paiements à l'égard du nouveau matériel au fur et à mesure de sa livraison. Nous entendons ensuite emprunter d'autres sommes du National-Canadien pour acquitter le reste du montant, moins les montants affectés à la dépréciation au cours de la période durant laquelle des paiements sont faits à l'égard du matériel.

M. MACDONNELL: Voudriez-vous m'indiquer le montant affecté à la dépréciation en 1953?

M. MCGREGOR: Oui, l'ensemble des sommes affectées à la dépréciation en 1953 s'est établi à \$5,339,000.

M. MACDONNELL: Il y a ensuite le montant de \$13,500,000 que vous avez repris... Ce montant ne figure pas au bilan arrêté à la fin de 1953?

M. MCGREGOR: Il restait un montant de 11 millions prêté au National-Canadien à la fin de l'année.

M. MACDONNELL: Vous disposez donc de 11 et de 5 millions, soit en tout 16 millions. Pouvez-vous faire le rapprochement entre cette somme et les 35 millions ainsi que les 32 millions?

M. MCGREGOR: A supposer que nous ayons contracté une dépense de \$32,500,000, de laquelle il faut déduire les 7 millions mentionnés à la page 6,—somme qui a déjà été payée à l'égard du matériel,—il reste 25 millions de dollars. Nous disposons, pour acquitter ce montant, d'une somme de 11 millions, soit le reste du prêt en cours, et de la dépréciation que vous mentionnez. Il faudra donc emprunter un supplément de \$9,200,000 en 1954.

M. MACDONNELL: Au sujet de la somme de \$32,500 000... Qu'entendez-vous par le passif éventuel de 35 millions créé en 1952?

M. MCGREGOR: Il s'agit de la valeur totale du matériel que nous nous sommes engagés à acheter. Ces 35 millions ont été réduits du fait du paiement à l'égard des avions *Bristol* qui nous ont été livrés et du fait aussi de paiements versés au fur et à mesure à l'égard du hangar de Toronto. A la fin de l'année, nous étions engagés pour un paiement de \$32,500,000 à l'égard de matériel. Le chiffre de 35 millions est donc réduit à \$32,500,000 du fait de ces paiements.

M. FOLLWELL: Cette somme de \$32,500,000 vise quelles pièces principales de matériel?

M. MCGREGOR: Il s'agit de 8 *Super Constellation*, de 15 *Viscount* et du hangar de Toronto, pour un montant de 3½ millions de dollars, ainsi que de quelques articles moins importants.

M. CARTER: Au sujet du graphique de la page 7 relatif aux passagers transportés, je constate que le taux d'augmentation a été presque uniforme depuis 9 ans et je me demande si l'augmentation ne finira pas par cesser. M. McGregor a-t-il quelque idée actuellement du maximum qui pourra être atteint avant que l'augmentation cesse?

M. MCGREGOR: Nous avons établi nos prévisions à l'égard de l'accroissement du volume des passagers au cours des 7 prochaines années. Il est très exact que la courbe s'incline mais, si nos prévisions sont exactes, elle ne s'aplatira pas au cours de cette période.

M. CARTER: Elle continuera de monter uniformément durant encore sept ans.

M. MCGREGOR: Non, la courbe commence à s'incliner...

M. CARTER: Quand prévoyez-vous qu'elle commencera à s'incliner? L'année prochaine?

M. MCGREGOR: Elle a déjà commencé à s'incliner. La petite échelle du graphique ne permet pas de le bien voir.

Le PRÉSIDENT: Les pages 6 et 7 sont-elles adoptées?

Adopté.

Il va maintenant falloir suspendre la séance. Des voitures nous attendent à l'entrée de l'édifice pour nous conduire à Uplands où nous monterons dans un *Constellation*. Nous nous réunirons de nouveau dans cette salle cet après-midi à 3 h. 30.

APRÈS-MIDI

31 MARS 1954,

3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Monsieur Healy, y avait-il quelque chose dont vous vouliez saisir le Comité?

M. HEALY: Oui, monsieur le président. J'ai dit l'autre jour que la ville de Montréal avait affecté \$295,000 au tunnel.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est avant hier soir.

M. HEALY: Oui, mais j'ai constaté en examinant la correspondance qu'il s'agit de \$250,000. Je me demandais si le chiffre indiqué ne pouvait être modifié.

Le PRÉSIDENT: La correction sera mentionnée dans le compte rendu.

M. HEALY: La ville a affecté plus de \$295,000 aux tunnels, mais il n'y a qu'une somme de \$250,000 affectée à ce tunnel particulier.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien, je vous remercie.

M. HEALY: Je vous remercie, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant reprendre à la page 8 du rapport d'Air-Canada. Voyons d'abord l'article "Expansion des services".

M. KNIGHT: J'ai une question à poser au sujet de l'expansion des services. Je vais la poser au nom de mon collègue de Moose-Jaw qui n'est pas membre du Comité. La question a trait au fait qu'Air-Canada ne fait pas d'arrêt à Moose-Jaw. Sauf erreur, la Chambre de commerce de Moose-Jaw et d'autres organismes ont à maintes reprises écrit à ce sujet et je suppose que M. Thatcher croit qu'il est de son devoir de demander que nous nous informions de la question. À l'heure actuelle, les avions survolent Moose-Jaw mais ne s'y arrêtent pas. Cela signifie que les habitants de Moose-Jaw doivent se rendre à 45 milles plus loin, c'est-à-dire à Regina, pour prendre l'avion. Regina est l'endroit le plus rapproché. Les avions d'Air-Canada font arrêt à Brandon, à Yorkton, à Swift Current, à Medicine-Hat et à d'autres endroits plus petits. S'il est économique de faire arrêt à ces endroits, pourquoi ne le serait-il pas de le faire à Moose-Jaw? Nous pourrions peut-être obtenir un mot d'explication.

M. MCGREGOR: S'il m'est permis de répondre à la question, je dois avouer franchement qu'il n'est pas économique de faire arrêt à aucun de ces endroits. Cependant, Air-Canada est tenu de desservir les points intermédiaires de sa route et on a saisi directement la compagnie de la question d'un arrêt à Moose-Jaw. Nous avons répondu que nous pensions qu'il était aussi économique de faire arrêt à Moose-Jaw qu'à certains des autres points de modeste importance et que nous espérons et entendions y faire arrêt lorsque le matériel le permettrait.

Il serait peut-être difficile au profane de comprendre pourquoi il faut plus de matériel pour faire arrêt à un endroit s'il y a déjà un avion qui le survole. Les horaires sont extrêmement chargés et l'adoption d'un arrêt devrait se traduire par un délai de 50 minutes par vol.

Comme je l'ai écrit au secrétaire de la Chambre de commerce de Moose-Jaw, j'étais confiant qu'après la livraison de nos autres avions à courte et à moyenne portée cet automne et leur mise en service au printemps de 1955 nous disposerions alors de DC-3 qui permettraient un arrêt à Moose-Jaw.

M. KNIGHT: Vous croyez que l'arrêt à Moose-Jaw dépend de la livraison du matériel?

M. MCGREGOR: Absolument.

M. KNIGHT: Je me demande si la concession que les C.P.A. détiennent à Moose-Jaw y est pour quelque chose.

M. MCGREGOR: Non. Un arrêt dans un sens ou l'autre ne viendrait nullement en conflit avec le service des C.P.A. qui, sauf erreur, desservent Saskatoon.

M. KNIGHT: Quelles installations dispose-t-on à Moose-Jaw en ce qui concerne l'atterrissage? Il y a un nouvel aéroport militaire, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Il y a bien un aéroport, mais les installations techniques, comme l'éclairage et la radio, nous ne les considérons pas satisfaisantes à l'heure actuelle pour les opérations commerciales. Autant que je sache, les locaux ne sont guère suffisants.

M. KNIGHT: On a raison de supposer que Moose-Jaw ne peut pas s'attendre au service avant la livraison des autres avions?

M. MCGREGOR: En effet, et je crois que la Chambre de commerce l'a bien compris.

M. KNIGHT: J'ai simplement posé la question au nom de mon collègue de Moose-Jaw et je vous remercie grandement.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Weaver.

M. WEAVER: Je me demande si nous pourrions revenir à la page 7. M. McGregor, qui a formulé des commentaires au sujet du graphique du haut de la page relatif aux passagers transportés, ne pourrait-il pas commenter le graphique du bas? A quoi faut-il s'attendre à l'avenir d'après la courbe?

M. MCGREGOR: Le volume des marchandises transportées augmente beaucoup plus rapidement à l'heure actuelle mais il n'en est pas ainsi de la recette. Cela tient directement à la réduction récente de 30 p. 100 du tarif. L'avenir dépend très étroitement du tarif que nous allons appliquer aux marchandises. La courbe deviendra plus abrupte si nous pouvons réduire le tarif mais elle s'aplatira si le tarif doit augmenter. Nous croyons, cependant, que la réduction de 30 p. 100 adoptée il y a trois mois aura probablement pour effet de rendre plus abrupte la courbe du volume des marchandises transportées.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de l'"Expansion des services"? La parole est à M. Fraser.

M. FRASER (*Peterborough*): J'ai lu dans les journaux que les États-Unis supprimaient leurs bureaux de douane à divers endroits au Canada. En ont-ils supprimé aux aéroports?

M. MCGREGOR: Pas que je sache. De fait, je crois qu'il y a seulement un endroit au Canada où la douane américaine fait l'examen préalable. Cet endroit est Toronto et, autant que je sache, rien n'y est changé.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous voulez dire à Malton?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): Au sujet de l'expansion des services, l'avion d'Air-Canada quitte Toronto à 8 h. 20 du matin pour Chicago. Cela signifie qu'on doit quitter l'hôtel à 7 h. 10 et qu'il n'y a absolument aucun moyen de déjeuner parce qu'aucun établissement n'est ouvert à cette heure-là. Ne croyez-vous pas qu'il serait bon de servir le déjeuner à bord de l'avion de 8 h. 20?

M. MCGREGOR: Cette question-là ne va jamais sans difficultés. Je crois, cependant, que le voyageur pourrait déjeuner au restaurant à Malton, mais il lui faudrait quitter l'hôtel un peu plus tôt.

M. FRASER (*Peterborough*): Mais il ne pourrait pas faire le trajet en autobus?

M. MCGREGOR: Je crois que le service d'autobus est assez élastique à cette heure, mais je n'en suis pas sûr.

M. FRASER (*Peterborough*): Beaucoup de temps s'écoule entre le départ à 7 h. 10 et l'arrivée à Malton.

M. MCGREGOR: Oui, particulièrement à cette heure-là du matin.

M. FRASER (*Peterborough*): Après l'inspection de l'Immigration, il ne resterait plus de temps aux voyageurs, qui doivent rester dans la salle jusqu'au moment de leur départ. Ils n'auraient pas le temps de déjeuner.

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER (*Peterborough*): Mais dans l'avion qui fait le trajet entre Ottawa et Malton on sert le déjeuner. Pourquoi le servirait-on aux passagers d'Ottawa et non à ceux de Malton.

M. MCGREGOR: Pour ce qui est des repas, on a toujours pris pour ligne de conduite de les servir à des heures raisonnables. Or, il se trouve que 8 heures est l'heure limite du déjeuner. Voilà pourquoi on ne le sert pas dans l'avion qui quitte Malton à 8 h. 20. Je crois, cependant, que votre question est judicieuse et nous l'étudierons.

M. FRASER (*Peterborough*): Je sais ce qu'il en est parce que je m'y suis fait prendre comme beaucoup d'autres gens.

M. MCGREGOR: Je suis heureux que vous nous signaliez la question.

M. FRASER (*Peterborough*): Au sujet de la station de Chicago, vous trouvez-vous à la louer ou à y louer de l'espace?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): Il y a aussi beaucoup d'autres compagnies de transport aérien qui assurent la liaison avec Chicago?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous sommes l'une des rares compagnies de service régulier qui soient logées dans ce vieil édifice.

M. FRASER (*Peterborough*): Je suis heureux que vous mentionniez qu'il s'agit d'un vieil édifice parce que c'est presque une honte d'y pénétrer.

M. MCGREGOR: Oui, vraiment.

M. FRASER (*Peterborough*): Songez-vous à un changement?

M. MCGREGOR: Nous songions à tenter d'obtenir des locaux dans le nouvel édifice, mais nous n'avons pu encore y parvenir parce qu'il est extrêmement encombré.

M. FRASER (*Peterborough*): Je le sais et je me le demandais.

M. MCGREGOR: Nous avons fait plusieurs tentatives. Nous nous sommes adressés directement aux lignes aériennes dans l'espoir qu'elles nous céderaient un peu d'espace, mais nous n'avons pas encore connu de succès.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous ne croyez pas que vous pourrez jamais réussir à y obtenir des locaux?

M. MCGREGOR: Il a été question dernièrement d'agrandir le nouvel édifice, et nous espérons encore que cela se fera.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous ne devriez pas lâcher parce que vous obtiendrez plus de clientèle. La situation est actuellement très embarrassante pour les passagers; vous allez en perdre parce qu'il est ennuyeux de se rendre d'un édifice à l'autre.

M. MCGREGOR: Il n'est pas rare qu'un chauffeur de taxi ne puisse trouver nos locaux.

M. FRASER (*Peterborough*): Cela s'est produit; il suffit de quelques minutes de retard pour manquer l'avion.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: La parole est maintenant à M. Conacher.

M. CONACHER: Le parcours depuis Malton jusqu'au coeur de Toronto ne pourrait-il pas emprunter la nouvelle route 401? La moitié des passagers habitent la partie nord de Toronto. Il leur faut se rendre jusqu'au Royal-York et parcourir toute la ville; maintenant que la route 401 intersecte le chemin Avenue, l'autobus ne pourrait-il passer par le parc? S'il en était ainsi, la durée du trajet serait raccourcie pour les gens du nord de la ville. Il en coûte \$7 à celui qui se rend de Toronto à Malton en taxi.

M. MCGREGOR: Je n'en suis pas certain, mais je crois que le parcours est fixé et ce n'est par Air-Canada qui le détermine. Je vais aller aux renseignements. La situation est exactement la même à Montréal. Le véhicule qui transporte les passagers passe par l'extrémité nord-ouest de la ville. Beaucoup de passagers sont pris et laissés qui habitent près du parcours; le trajet du coeur de la ville à l'aéroport n'est pas facile. Je suis presque certain que le parcours du véhicule est stipulé quand le permis est accordé à l'exploitant.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Murphy.

M. MURPHY (*Westmorland*): Vous vous proposez de diriger vos opérations à partir d'un point central. Les envolées à partir de Moncton en seront-elles atteintes?

M. MCGREGOR: Les trois bureaux seront réunis dans un même local à Toronto où les réservations seront centralisées au moyen d'un réseau de communications par télétype. Vous m'avez déjà demandé, je crois, combien d'employés seront visés par le déplacement et j'ai dit quatorze. Je puis maintenant vous en donner le chiffre exact qui est de seize. Voudriez-vous avoir une copie de nos projets?

M. MURPHY (*Westmorland*): Bien certain, c'est le seul déplacement qui intéresse Moncton?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MURPHY (*Westmorland*): Et d'après vos plans actuels le reste des services d'Air-Canada y demeurera?

M. MCGREGOR: D'après les plans actuels, il n'y sera pas apporté ni changement ni réduction.

M. MURPHY (*Westmorland*): Il est nettement entendu que vous ne déplacez pas vos bureaux?

M. MCGREGOR: C'est entendu.

M. McCULLOCH: Monsieur le président et monsieur McGregor, après l'envolée d'aujourd'hui dans ce magnifique avion si bien climatisé, je me demandais si vous n'alliez pas mettre sur le tapis la question de la pipe.

M. MCGREGOR: J'aurais dû songer que la question serait posée et j'aurais dû m'y préparer, mais je crains que nous n'ayons pas encore étudié les possibilités à cet égard.

M. McCULLOCH: Je ne parle pas des vieilles pipes, mais des pipes neuves.

M. CONACHER: S'oppose-t-on à ce qu'on fume la pipe?

M. MCGREGOR: C'est en tremblant que je parle devant M. McCulloch, mais je dois dire que les passagers ont souvent déclaré qu'ils trouvaient plus à redire à la pipe qu'à la cigarette. Il en est de même des cigares. Aussi, et non à cause du danger d'incendie, seule la cigarette peut être fumée dans les avions parce que l'odeur de la fumée en est moins âcre pour les passagers. Les pipes de M. McCulloch, cependant, ne se classent pas dans la catégorie des odeurs âcres.

M. CHURCHILL: Je voudrais poser à M. McGregor une question au sujet de l'accélération du service. Tous reconnaissent que ce qui prend du temps dans le voyage aérien c'est de se rendre à l'aéroport. Quels sont les progrès

qui s'accomplissent à cet égard dans le monde au moyen de l'hélicoptère et quels sont les plans, s'il en est, d'Air-Canada en vue d'amener les passagers plus rapidement aux aéroports?

M. MCGREGOR: Comme vous le savez, c'est une question qu'on est à approfondir. A l'heure actuelle, les frais d'exploitation des hélicoptères sont tels que très peu de passagers, à mon sens, peuvent être amenés à les emprunter, malgré même l'économie de temps. Quant au transport depuis le coeur d'une ville jusqu'à l'aéroport, si le service pouvait être exploité à un prix fondé sur le prix par mille-fauteuil, le prix le plus bas serait de 22c. le mille par fauteuil alors que le transport terrestre coûte à peu près 4½c. le mille par fauteuil. Il existe aussi d'autres limitations. Le vol en hélicoptère ne peut presque pas encore se faire aux instruments. Je crois que cela n'est pas autant un désavantage, comme dans le cas des avions ordinaires, parce que l'hélicoptère peut voler à peu de hauteur. L'hélicoptère n'est pas aussi sûr parce qu'il dépend complètement de l'efficacité des rotors. Qu'il y ait un ou deux rotors, l'hélicoptère dépend toujours des deux rotors. Si l'un manque, l'autre soutiendra l'hélicoptère par une de ses extrémités au lieu de le maintenir dans la position horizontale. Des moteurs multiples ont été montés à bord de certains hélicoptères mais la difficulté principale jusqu'ici tient au petit nombre de places dans l'hélicoptère. On a fait et on fait encore des expériences. A New-York, il y a un service d'hélicoptère au prix de \$5 la place qui fonctionne entre trois aéroports principaux, soit LaGuardia, Newark et Idlewild. Il n'est pas très achalandé. Les *Sabina Air Lines* de Belgique sont à faire l'expérience de services de transport par hélicoptère entre points de terminus. J'espère qu'un de ces services finira par s'établir. Mais il semble que nous ayons encore beaucoup à attendre.

M. FULTON: Comment le prix de 22c. par mille et par place se compare avec les frais de transport terrestre, entre l'aéroport et le coeur de la ville, si l'on songe que l'hélicoptère sans doute ferait le trajet en droite ligne, ce qui diminuerait le nombre de milles à parcourir.

M. MCGREGOR: Je crois que le prix du transport par hélicoptère coûte sept fois plus. Trois cents le mille par place serait le prix moyen du transport terrestre. La différence de trajet ne serait pas très grande, je crois.

M. CHURCHILL: J'ai une autre question à poser au sujet de l'accès aux aéroports. Quelle disposition avez-vous prise au sujet des passagers? Doivent-ils dans tous les cas payer le prix de l'autobus ou du taxi ou ce prix est-il en certains cas compris dans le billet du transport par avion?

M. MCGREGOR: En Europe le prix du transport jusqu'à l'aéroport était compris encore tout récemment, mais cela a changé. Je crois que dans tous les cas de services réguliers, du moins en ce qui concerne les membres de l'*International Air Transport Association*, le prix du transport jusqu'à l'aéroport est distinct.

M. FRASER (*Peterborough*): J'ai une autre question à poser. Que vous coûte le service de transfert depuis le vieil édifice que vous occupez à Chicago jusqu'aux édifices des autres compagnies de transport aérien à Chicago? Il y a un service d'autobus qui fait la navette et qui est gratuit pour les passagers.

M. MCGREGOR: Entre les deux édifices du terminus?

M. FRASER (*Peterborough*): Oui.

M. MCGREGOR: Je ne sais pas ce que le service nous coûte.

M. FRASER (*Peterborough*): J'imagine que vous devez payer une partie du service.

Le TÉMOIN: La distance est environ 200 ou 300 verges.

M. FRASER (*Peterborough*): La distance est très courte, mais le service est continu; il est en tout temps à la disposition des passagers et il assure le transport de leurs baggages et de tout le reste.

M. MCGREGOR: Le prix du service pourrait être compris dans les frais généraux que nous payons pour les locaux que nous occupons à l'aéroport. Je ne suis pas bien renseigné à ce sujet.

M. WEAVER: M. McGregor voudrait-il dire un mot de la liaison qui existe entre les lignes aériennes au bénéfice des passagers? La liaison est-elle bonne ou avez-vous des difficultés à obtenir des fauteuils pour vos passagers dans les avions des autres lignes!

M. MCGREGOR: Il existe une liaison qui, comme vous le savez, s'occupe du trafic dit "interligne". Pour les passagers qui veulent faire la correspondance avec une autre ligne, il existe de bons moyens de communication avec le service des réservations d'une deuxième ou troisième ligne aérienne, selon le cas. Très souvent nous pouvons assurer une place dans notre service mais nous avons grand peine à en assurer une dans le service de l'autre ligne. Je dois avouer avec regret qu'il n'est pas rare que, même si la place a été assurée dans le service de la deuxième ligne, le voyageur à son arrivée n'en trouve pas. C'est une affaire plutôt compliquée, mais je pense qu'en général on peut dire que la liaison est bonne. Les autres lignes en tout cas sont certainement très bien disposées et la liaison en pratique se fait bien.

M. WEAVER: J'ai eu de la difficulté à me rendre d'Ottawa jusque dans le nord du Manitoba parce que je n'ai pu obtenir de place à bord des avions du Pacifique-Canadien à Winnipeg. Pour moi, me fondant sur mon expérience personnelle, je crois que les deux lignes aériennes bénéficieraient d'une liaison plus étroite parce que j'ai dû annuler deux voyages plutôt que de prendre la chance de ne pouvoir obtenir de fauteuil une fois rendu à Winnipeg. Après tout, Winnipeg est un point central, mais, une fois rendu à Winnipeg, je ne suis pas du tout près de l'endroit où je veux me rendre et je ne tiens pas à avoir à revenir au point de départ.

M. MCGREGOR: Les lignes aériennes ne refusent certainement pas de coopérer parce qu'il est à leur avantage pécuniaire de le faire, mais tout ne va pas sans difficultés surtout si la ligne aérienne n'a aucune latitude au sujet de la place qu'on lui demande de réserver dans tel avion. La ligne ne sait pas si le vol suivant serait satisfaisant pour le passager. Aussi est-elle obligée de répondre par télétype qu'elle n'a aucun fauteuil de libre. Il faut de nouveau communiquer avec la ligne et demander s'il y aurait place dans l'avion suivant ou le lendemain ou s'enquérir si le passager est disposé à changer d'idée en ce qui concerne le vol initial. Le système est loin de fonctionner sans heurt et sans accroc comme nous le voudrions tous, mais cela ne tient pas à ce qu'on ne se rend pas compte du problème ou qu'on ne désire pas assurer une liaison parfaite entre une ligne aérienne et une autre.

M. WEAVER: Voici un autre point à ce sujet. La carte au verso de la page 13 fait voir les lignes aériennes qui assurent la correspondance avec Air-Canada aux États-Unis et outre-mer mais non pas les lignes canadiennes qui l'assurent au Canada sauf une ligne qui dessert l'Alaska. On a l'impression que le Canada n'a qu'une seule dimension, la longitudinale. Je crois que tout ce qui peut faire aux Canadiens que leur pays s'étend aussi du nord au sud serait avantageux, non seulement pour le Canada, mais aussi pour Air-Canada.

M. MCGREGOR: Vous avez raison, je crois. Il s'agit de la reproduction en petit d'une peinture rurale qui se trouve à l'arrière de nos bureaux de billets. C'est un moyen de publicité d'Air-Canada, mais je crois que votre critique est tout à fait juste. Les lignes assurant la correspondance avec le nord et le sud devraient y figurer.

M. WEAVER: Je tiens à souligner que lorsque je n'ai pu, malheureusement, obtenir de place pour un vol au nord de Winnipeg, j'ai pu obtenir une place dans un avion plus gros pour me rendre d'Ottawa à Toronto et attraper l'avion d'Air-Canada en partance de Toronto. Ce n'est pas un petit avion.

M. MCGREGOR: Je suis heureux d'affirmer que vous ne pourrez pas le dire après le printemps prochain.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

"Trafic-passagers", pages 8 et 9.

M. FRASER (*Peterborough*): Le plan de voyage familial ne vise que le père et la mère et pas d'autres personnes âgées de plus de 18 ans. Quelle est la limite d'âge?

M. MCGREGOR: Il n'y en a pas. Le plan s'applique aux enfants, aux membres immédiats de la famille du passager principal.

M. FRASER (*Peterborough*): L'âge ne compte pas?

M. MCGREGOR: Non, mais le tarif familial ne vaut que certains jours de la semaine et certains mois de l'année.

M. FRASER (*Peterborough*): Il ne vaut que...?

M. MCGREGOR: Les lundi, mardi et mercredi, je crois.

M. JAMES: Vaut-il pour un homme âgé de 75 ans qui voyage avec sa femme et ses enfants âgés de 40 et 45 ans?

M. MCGREGOR: Il vaut dans ce cas-là.

M. JAMES: Le même prix est demandé?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): Si un voyageur qui bénéficie du tarif familial commence son voyage le mercredi et doit ensuite utiliser l'avion d'une autre compagnie, le tarif familial vaut-il encore?

M. MCGREGOR: Oui, si l'autre compagnie a adopté le tarif familial.

M. FRASER (*Peterborough*): La plupart des compagnies l'ont adopté?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHURCHILL: Comme on a mentionné que le tarif des voyageurs n'a presque pas changé depuis 1947, je voudrais poser une question au sujet des repas. Le prix du repas est compris dans le prix du billet. La raison pour laquelle je pose ma question c'est parce que les difficultés tenant aux repas ont donné lieu à une longue discussion lorsque le Comité a étudié les affaires du National-Canadien. Air-Canada éprouve-t-il les mêmes difficultés? Ainsi, vous avez transporté plus d'un million de passagers. Avez-vous des chiffres indiquant le nombre de repas servis au cours de l'année et le prix de ces repas?

M. MCGREGOR: Oui. Voudriez-vous connaître le coût total?

M. FRASER (*Peterborough*): Oui, et nous pourrions ensuite établir la moyenne.

M. MCGREGOR: Les repas en 1953 ont coûté \$1,296,000.

M. CHURCHILL: Cela représente combien de repas?

M. MCGREGOR: Je ne pourrais pas vous l'indiquer au pied levé parce qu'il faut tout d'abord définir ce qu'est un "repas". Une tasse de café et deux biscuits constituent une portion et non pas un repas complet. Je suppose qu'en moyenne nos passagers font un voyage d'environ 500 milles. Cela entraîne rarement la fourniture d'un repas par passager en moyenne.

M. FRASER (*Peterborough*): Auriez-vous quelque idée du prix du repas qu'on nous a servi aujourd'hui? Je présume qu'il s'agissait du service normal?

M. MCGREGOR: Ce service est plutôt inférieur à la normale du repas servi aux voyageurs du service transatlantique de la première classe. C'est un avion transatlantique dans lequel nous sommes montés, mais les passagers du service transatlantique de la première classe seraient servis trois vins de marque avec le repas. Je crois que le prix du repas serait probablement d'environ \$3, y compris le cocktail et la liqueur, naturellement.

M. FULTON: Le repas lui-même était un peu supérieur à la normale du service transcontinental, j'entends les aliments?

M. MCGREGOR: Oh, non, monsieur Fulton.

M. FULTON: Je ne veux pas mettre en doute votre hospitalité, mais le repas n'est pas très substantiel dans le service transcontinental. Je ne crois pas non plus que nous ayons besoin de repas très substantiels. Je crois que les repas que vous servez sont parfaitement suffisants. Quel serait d'après vous le coût moyen du repas dans le service transcontinental?

M. MCGREGOR: Il s'établirait entre \$1 et \$2, selon le nombre de passagers à bord; je crois que le coût serait à peu près de \$1.50 en moyenne. Vous avez raison en ce qui concerne la normale. Le repas qu'on vous a servi était un repas du service transatlantique de la première classe comme nous entendons le servir.

M. FULTON: Je ne veux pas dire que les aliments servis dans le service transcontinental sont de qualité inférieure, mais leur quantité est un peu moindre

M. MCGREGOR: Le nombre des mets est aussi inférieur.

Le PRÉSIDENT: L'article "Trafic-passagers" est-il adopté?

Adopté.

"Les tarifs d'Air-Canada en regard de l'indice des prix à la consommation."

M. FRASER (*Peterborough*): De combien avez-vous réduit vos tarifs?

M. MCGREGOR: Nous ne les avons pas réduits, sauf dans certains cas secondaires. La baisse de 1951 à 1952 comprenait les tarifs hors saison du service de l'Atlantique.

M. FRASER (*Peterborough*): Les tarifs domestiques ne s'en ressentiraient pas?

M. MCGREGOR: Non. Les tarifs domestiques n'ont presque pas changé depuis 6 ans.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous ne songez pas à y apporter de changements, sauf en ce qui concerne le tarif touriste?

M. MCGREGOR: Non, sauf en ce qui concerne le tarif touriste qui est déjà en vigueur.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Page 10, "Courrier aérien".

Adopté.

Page 10, "Trafic-marchandises".

M. MACDONNELL: Les renseignements que vous avez fournis au sujet de l'expansion du trafic-marchandises semblent se rattacher, autant que je sache, au trafic des lignes principales. Je voulais vous demander ce qu'il en est du trafic des embranchements. Quel en est le trafic? Ce point-là m'intéresse. Le trafic est-il laissé à d'autres compagnies?

M. MCGREGOR: Nous sommes très intéressés au trafic des routes que nous exploitons et le volume du trafic dépend de la nature de la route. Un embranchement caractéristique serait celui de Toronto-Kapuskasung via North-Bay.

M. MACDONNELL: Il s'agit là de votre propre ligne?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Ce que je désire savoir c'est le volume du trafic transporté en dehors de vos lignes principales? Quel est le trafic transporté par les petites lignes?

M. MCGREGOR: Un très gros trafic est transporté, monsieur Macdonnell, vers le nord dans les régions minières de Yellowknife, et le reste. Les *Canadian Pacific Air Lines* transportent beaucoup de trafic.

M. MACDONNELL: Ce que je cherche à savoir, je suppose, c'est si le service de votre ligne principale se rattache à celui de cette autre compagnie. Vous fournissez-vous mutuellement du trafic?

M. MCGREGOR: Oui, nous nous en fournissons mutuellement.

M. MACDONNELL: Je suppose qu'une partie du trafic des embranchements tient à l'absence d'autres moyens de transport?

M. MCGREGOR: Oui, je crois que cela est très exact. Des marchandises sont acheminées par avion à cause non pas tant de l'urgence de leur transport, mais, comme vous le dites, de l'absence d'autre moyen de transport, particulièrement en certaines saisons de l'année.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur McGregor, le "Trafic-marchandises" d'Air-Canada comprend le homard et d'autre poisson frais; comment sont-ils manutentionnés? Existe-t-il à bord des avions des compartiments réfrigérés. Comment ces produits sont-ils expédiés?

M. MCGREGOR: Cette question est l'une des cinq dont vous avez donné avis et j'allais répondre à toutes ensemble au moment où cela conviendrait au président.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je préférerais que vous y répondiez ensemble.

M. MACDONNELL: Qu'en est-il de la sole de Dover. Transportez-vous par avion la sole de Dover, j'entends la sole qui vient de Dover (Angleterre)?

M. MCGREGOR: J'ai été frappé moi-même de voir la sole de Dover au menu. Je puis vous assurer que nous ne la transportons pas.

M. MACDONNELL: Vous me désappointez.

M. CONACHER: La sole vient de Port-Dover.

M. MCGREGOR: La rumeur veut que ce que mentionne le menu soit justifié du fait du transport par avion via New-York, mais je n'ai pu confirmer la chose.

M. MACLEAN: J'ai une question que j'aurais dû poser à l'égard du dernier article. Vous transportez du courrier aérien transatlantique, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACLEAN: Avez-vous la préférence à cet égard? Se peut-il que vous perdiez le courrier aérien transatlantique au profit de quelque compagnie étrangère?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous ne l'espérons pas. En fait, nous transportons le courrier presque uniquement dans un sens, c'est-à-dire le courrier acheminé à l'est du pays. Nous n'obtenons presque pas de courrier acheminé à l'ouest du Royaume-Uni. Les deux pays prennent pour attitude que la ligne aérienne nationale a droit à la part du lion en ce qui concerne leur propre courrier.

M. MACLEAN: C'est le point que je voulais élucider.

Le PRÉSIDENT: L'article "Trafic-marchandises" est-il adopté?

M. CONACHER: Sir Victor Tait, avec qui je discutais les opérations de la *B.O.A.C.* désirait vivement qu'Air-Canada réunisse ses vols atlantiques avec ceux de la *B.O.A.C.* Il croyait que cela donnerait lieu à une grande économie d'argent et de matériel. Y a-t-on songé?

M. MCGREGOR: Oui, et beaucoup. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il y aurait économie, mais surtout pour la *B.O.A.C.*

M. CONACHER: Ne voulez-vous pas aider les Anglais?

M. MCGREGOR: Oui, mais à condition qu'il ne nous en coûte pas trop.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. FULTON: Je crois que vous avez dit, en réponse à une question de M. MacLean, que vous aviez à faire des paiements en livres sterling à l'égard de pièces de moteur *Rolls Royce*. Je me demandais si, maintenant que vous avez trois avions *Bristol* et achetez des *Vickers Viscount*, vous allez utiliser les *North Star* montés de moteurs *Rolls Royce*? Jusqu'à quel point ces avions seront-ils fournis de pièces fabriquées par des usines canadiennes, succursales de sociétés anglaises?

M. MCGREGOR: De deux différentes façons et en grande mesure. Tous les achats d'avions font l'objet, je crois, d'une stipulation en ce qui concerne le matériel fourni par le client, lequel est tout acheté au pays. Les radios, le matériel de cuisine, et le reste, articles qui n'ont pas de portée directe sur le dessin de l'avion proprement dit, sont achetés au Canada et, dans le cas des *Viscount*, inspectés par nos propres gens pour être ensuite expédiés en Angleterre où ils sont montés dans les avions avant leur livraison. En outre, les sociétés britanniques ont en effet des succursales, comme dans le cas de l'avion *Bristol*. Les fabricants du *Viscount*, nous dit-on, songent à s'établir au pays. Cela ne veut pas dire qu'ils exigent que nous achetions nos pièces de la succursale. Nous pouvons acheter directement de la société mère si nous le jugeons à propos. Nous le faisons souvent, étant donné que nous pouvons transporter outre-atlantique du matériel quand nous avons de l'espace disponible.

M. FULTON: Qu'en est-il par exemple des moteurs du *North Star* qui sont les plus vieux que vous ayez. La fabrique canadienne de *Rolls Royce* vous fournit-elle un service de pièces de rechange satisfaisant, ou devez-vous souvent vous adresser à la société mère en Angleterre?

M. MCGREGOR: Tout dépend des pièces. Nous n'avons aucune difficulté en ce qui concerne une pièce importante qui retarderait la révision d'un moteur, comme les vilebrequins et les pièces dont nous avons exigé l'approvisionnement au Canada. Ces pièces, nous les achetons de la succursale. Les pièces dont l'approvisionnement est considérable, comme les écrous et boulons et le reste, et dont l'achat en Angleterre nous permet d'économiser quelques pence, nous les achetons en Angleterre quand la livraison n'en est pas urgente.

M. FULTON: Avez-vous dit dans la première partie de votre réponse que vous n'avez pas exigé que des succursales soient établies au Canada?

M. MCGREGOR: Nous ne l'avons pas fait parce que cela n'était pas nécessaire. Chaque société était désireuse d'établir une succursale au pays.

M. FULTON: Jusqu'à maintenant où avez-vous acheté le gros de vos pièces de rechange?

M. MCGREGOR: Surtout au Canada depuis quatre ans.

M. FULTON: La *Vickers Aircraft* a-t-elle quelque lien avec la *Canadian Vickers* de Montréal?

M. MCGREGOR: Non, la *Canadian Vickers*, je crois, a été vendue par la société *Vickers* dans l'entre-deux-guerres.

M. FULTON: La *Vickers* d'Angleterre a dit qu'elle allait construire une fabrique au Canada.

M. MCGREGOR: Il s'agit de la division aérienne de la *Vickers* d'Angleterre. Elle est tout à fait distincte de la *Canadian Vickers* de Montréal.

M. FULTON: Oui, je sais. Savez-vous quelle importance aura la fabrique? Vous a-t-on fait part des plans et pouvez-vous nous répondre sans divulguer des confidences?

M. MCGREGOR: Oui, mais je crois avoir créé de la confusion. Je n'ai pas employé le mot "fabrique". Autant que je sache, on ne songe pas à établir une fabrique. On va mettre sur pied un dépôt de matériel à la seule fin de l'entretien des avions au Canada.

Le PRÉSIDENT: "Immeubles et matériel".

M. MACLEAN: Quel serait le coût approximatif du hangar de l'aéroport de Malton?

M. MCGREGOR: \$3,800,000.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

"Aéroports et pistes".

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, je me demande si je pourrais appeler votre attention sur le restaurant de Gander. On m'a signalé qu'il est en très mauvais état actuellement et des gens qui se rendaient au couronnement m'ont dit combien il faisait contraste avec celui de Prestwick, qui est beaucoup plus beau. On a dit qu'on pourrait fort améliorer la situation en vendant à Gander des mets caractéristiques de Terre-Neuve et que la *Grenfell Mission* et d'autres organismes du genre seraient peut-être intéressés à prendre le restaurant en charge. A-t-on fait des efforts dans ce sens?

M. MCGREGOR: Comme vous le savez, cela n'est pas du ressort d'Air-Canada, mais je reconnais certainement la justesse de la comparaison qu'on vous a faite. Je me suis enquis auprès du ministère des Transports et j'ai compris que le ministère avait toutes les peines du monde à trouver quelqu'un qui veuille se charger du restaurant-cafétéria. Les frais sont élevés, particulièrement ceux de la main-d'œuvre, l'achalandage est très irrégulier et dépend uniquement des passagers qu'amènent les avions et la recette est négligeable. L'établissement, cependant, crée bien mauvaise impression dans l'esprit du passager qui jette ainsi son premier coup d'œil sur le Canada.

M. CARTER: Puis-je continuer dans la même veine. J'ai une question semblable à poser au sujet de Torbay. Le terminus est beaucoup trop petit pour le nombre de passagers. Si les locaux étaient doublés, il ne serait pas trop grand. J'ai deux questions à poser. Pourriez-vous nous dire ce qu'on entend faire afin d'agrandir les locaux. Ceci ne relève peut-être pas d'Air-Canada, mais le petit chemin qui mène de la rue à l'aéroport est affreux et j'aimerais grandement qu'il soit réparé.

M. MCGREGOR: Pour répondre d'abord à la dernière partie de votre question, je dois dire que le chemin, autant que je sache, n'est pas classé route principale. La question de savoir si le chemin se trouve situé sur le terrain de l'aéroport a fait l'objet de quelque discussion. Cela explique pourquoi le chemin est bon jusqu'à un certain endroit et qu'il est médiocre au delà. Je ne sache pas que le ministère des Transports songe actuellement à agrandir les locaux. Je crois qu'on a dressé il y a quelque temps des plans qui ont fait l'objet d'une certaine étude, mais je ne parle que par oui-dire. Les critiques que vous formulez au sujet des installations servant aux passagers sont assez générales dans tout le pays...

Le PRÉSIDENT: La parole est maintenant à M. Macdonnell.

M. MACDONNELL: Au sujet de Gander, on a déjà dit que Gander est la porte du Canada; je voudrais ajouter que Gander est aussi l'un des carrefours du monde. Il est déplorable que la situation à Gander soit si mauvaise alors que des gens de tous les coins du monde passent par là?

M. MCGREGOR: Oui, j'en conviens.

Le PRÉSIDENT: La parole est maintenant à M. Gillis.

M. GILLIS: On a discuté il y a quelque temps l'établissement d'un nouvel aéroport à Halifax. Sauf erreur, Air-Canada est très désireux de prendre pied à Halifax. Le projet a-t-il progressé?

M. MCGREGOR: Oui, et comme je l'ai dit au Comité l'an dernier, les plans au sujet d'Halifax ont été retardés de 12 mois sinon davantage parce qu'on avait entrepris de faire enquête afin de s'assurer si les conditions météorologiques étaient continuellement satisfaisantes. On a fait enquête à un emplacement où on a constaté que les conditions n'étaient pas satisfaisantes après des observations qui ont duré 12 mois. On a commencé ensuite à faire à un autre emplacement les observations qui viennent tout juste de se terminer et qui se sont révélées satisfaisantes. Je crois donc que nous verrons bientôt du nouveau à Halifax.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. James.

M. JAMES: Je crois qu'on a discuté l'an dernier la question d'établir à Oshawa un aéroport appelé à remplacer celui de Malton en cas d'urgence. Qu'en est-il?

M. MCGREGOR: La *Field Aviation* qui a dressé la carte d'Oshawa a remis un mémoire au ministère des Transports ainsi qu'à la Commission des transports aériens et je crois savoir que les possibilités sont très intéressantes. Mais il faudrait sans doute dépenser beaucoup d'argent à Oshawa afin d'y établir un aéroport de ligne qui remplace de façon satisfaisante celui de Malton au besoin.

M. JAMES: Nous ne nous en plaindrions pas.

M. MCGREGOR: Non, un bon aéroport de remplacement serait un avantage.

Le PRÉSIDENT: L'article "Aéroports et pistes" est-il adopté?

Adopté.

"Routes". A-t-on des questions à poser?

Adopté.

M. MACDONNELL: Ne pourriez-vous pas dire un mot au sujet de la route des îles Caraïbes? Le rapport de la société maritime semblait indiquer que le transport maritime dans cette partie du monde en a beaucoup perdu. Qu'en est-il d'après vous?

M. MCGREGOR: Je crois que le transport maritime en a beaucoup perdu, qu'on a discontinué au moins une partie du service.

M. MACDONNELL: Cela est exact, mais on a parlé de la cessation du transport du sucre.

M. MCGREGOR: Oui.

H. MACDONNELL: Et cela ne vous intéresserait pas?

M. MCGREGOR: D'après notre expérience, le trafic des îles Caraïbes augmente très rapidement. Dans le service des îles Caraïbes, j'inclus notre liaison avec Tampa qui, dans la saison, est extrêmement achalandée.

M. MACDONNELL: Cela vaut-il pour le trafic-marchandises aussi bien que pour le trafic-voyeurs ou le trafic est-il fait presque entièrement de passagers?

M. MCGREGOR: Presque entièrement de passagers.

M. FRASER (*Peterborough*): Qu'en est-il du service de Tampa à Mexico? Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. MCGREGOR: Le service est hebdomadaire, ce qui n'est jamais un grand stimulant pour le trafic. Cependant, le service fonctionne très bien pour sa première année étant donné qu'il a commencé d'un pied plus ou moins sûr parce que nous n'étions pas certains d'obtenir un permis et qu'il nous fallait ne pas faire trop de publicité à l'avance. Je crois que le service fonctionne étonnamment bien. La charge moyenne est d'environ 14 passagers par vol. Il n'est pas encore rentable mais c'est un début et il donne des résultats bien meilleurs, par exemple, à ceux de la liaison avec Paris à ses débuts. En outre, les observations que nous ont formulées des gens qui ont passé les vacances d'hiver au Mexique sont des plus enthousiastes.

M. FRASER (*Peterborough*): Le service s'occupe-t-il de l'express?

M. MCGREGOR: Très peu jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Adopté. L'article suivant est "Personnel", à la page 17.

M. MURPHY (*Westmorland*): Aux fins de la comparaison du personnel de l'an dernier et de l'année précédente, ne pourriez-vous pas me donner le détail de Moncton.

M. MCGREGOR: J'ai le détail des salaires payés.

M. MURPHY (*Westmorland*): Non, je veux simplement le nombre d'employés.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas avoir le renseignement, mais vous pouvez prendre pour acquis que Moncton a connu au chapitre du personnel une augmentation qui se compare à l'ensemble du personnel qui a augmenté de 6,400 à 7,200 employés. Il y avait à Moncton, en 1953, 217 employés contre 203 en 1952.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. MACLEAN: Les équipages forment quel pourcentage du personnel? Ils comptent combien de membres?

M. MCGREGOR: Je vais vous en donner le nombre exact. Il nous faudra établir approximativement le pourcentage.

M. MACLEAN: Le pourcentage n'est pas important. Donnez-moi simplement le nombre exact.

M. MCGREGOR: Les équipages comptent 500 membres sur un total de 7,200 employés, soit $\frac{1}{14}$ ou environ 7 p. 100.

M. MACLEAN: Quelle est la limite d'âge des pilotes et des techniciens de vol? Quels sont les règlements à cet égard? Les employez-vous aussi longtemps qu'ils passent avec succès l'examen médical?

M. MCGREGOR: C'est cela, en effet. Il n'existe pas de limite d'âge.

M. MACLEAN: Vous n'êtes pas d'accord avec l'opinion bien connue de certaines lignes américaines, par exemple, selon laquelle les hôtesse de l'air ne sont plus utiles rendues à 29 ans.

M. MCGREGOR: Nous établissons une distinction entre le personnel de la cabine et l'équipage.

M. MACLEAN: Oui, je sais. Quelle est la limite d'âge en ce qui concerne le personnel de la cabine?

M. MCGREGOR: Il n'y en a pas et cela tient peut-être à la nature de l'emploi. L'absence de limite d'âge pourrait peut-être constituer un problème tôt ou tard, mais la nuptialité est si élevée chez les hôtesse que l'absence de limite d'âge n'a pas encore posé de problème.

M. MACLEAN: Vous avez une école de formation?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACLEAN: Où est-elle située?

M. MCGREGOR: Nous formons nos gens à Winnipeg, à Toronto et à Montréal, selon la région où ils sont engagés.

M. JAMES: Pourriez-vous nous indiquer le taux de nuptialité chez les hôtesse?

M. MCGREGOR: J'avais coutume de posséder le renseignement. La durée moyenne de service d'une hôtesse était très courte autrefois, mais je crois qu'elle tend à augmenter maintenant.

M. MACDONNELL: Je crois que vous devriez exiger un boni à l'égard de ces emplois.

M. MCGREGOR: Le mariage est un risque que courent les hôteses.

M. FULTON: Les pilotes et les membres du personnel navigant bénéficient-ils de droits de postulation comme disent les cheminots?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Fondés sur les années de service?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Montre-t-on une différence marquée pour certaines régions particulières du pays?

M. MCGREGOR: Oui, pour Vancouver.

Le PRÉSIDENT: L'article "Personnel" est-il adopté?

Adopté.

M. MACLEAN: Tous vos employés sont-ils canadiens, j'entends les membres de l'équipage et du personnel de la cabine?

M. MCGREGOR: Oui, sauf une ou deux exceptions. Il y a une hôtesse latino-américaine affectée au service de Tampa à Mexico et, à l'exception des Anglais employés en Angleterre, on peut dire que tous nos employés sont canadiens.

M. MACDONNELL: S'il n'existe pas de limite d'âge pour les pilotes, il s'agit simplement alors de surveiller leur état physique?

M. MCGREGOR: Ils doivent subir un examen médical très sévère tous les six mois. Le vol est interdit à celui qui échoue en partie.

M. MACLEAN: Vous essayez, cependant, de l'employer au sol?

M. MCGREGOR: Oui, autant que possible.

Le PRÉSIDENT: L'article "Personnel" est adopté. L'article suivant est "Le matériel", à la page 19.

M. FOLLWELL: Monsieur McGregor ne voudrait-il pas nous dire un mot des réactés à passagers? Sauf erreur, certaines lignes aériennes essaient d'en employer et, d'après les rapports, les réactés se révèlent très satisfaisants.

M. MCGREGOR: Les techniciens d'Air-Canada ont étudié dans le détail tout avion à l'égard duquel ils ont pu obtenir des données techniques. Nous n'avons pu encore justifier et approuver l'emploi d'aucun réacté que nous ayons étudié. Nous avons fait une enquête minutieuse au sujet du seul modèle de réacté en service commercial, c'est-à-dire le Comet, tant le Mark I que le Mark I-A et le Mark II. La semaine dernière les fabricants nous ont communiqué toutes les caractéristiques de leur Mark III. Il ne faut pas confondre un réacté avec un turbo-propulsé, comme les *Vickers Viscount* que nous aimons beaucoup et dont nous avons commandé quinze exemplaires. Nous aimons le principe de la turbo-propulsion. Les résultats pratiques semblent nous permettre d'affirmer que la turbo-propulsion est idéale jusqu'à une vitesse de 400 milles à l'heure; entre 400 et 550 milles à l'heure, le moteur dit *By-pass* et qui fait son apparition, semble être le meilleur; au delà de 550 milles à l'heure, le réacté est économiquement rentable.

Naturellement, nous n'avons pas d'avion commercial qui fonctionne à une vitesse de 550 milles à l'heure ou plus. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pu en venir à la conclusion que le réacté serait satisfaisant ou avantageux.

Cependant, c'est un sujet sur lequel nous pourrions longuement nous étendre, sujet très intéressant autant que très profitable. Je crois, cependant, que je puis dire, sans faire acte de suffisance, que nous avons bien fait de choisir le *Viscount* parmi les avions de cette catégorie.

M. FULTON: Savez-vous quand les lignes aériennes transcontinentales américaines entendent affecter des réactés au service transcontinental?

M. MCGREGOR: Non, Tout ce que nous en savons c'est la situation des fabricants. Ni Douglas ni Lockheed n'ont d'avion à vendre qui soit propulsé par un moteur à réaction.

Les fabricants du *Stratocruiser* ont un réacté dont le prototype est presque achevé. Je crois que ce ne sera pas certainement avant 1957 ou 1958 qu'un réacté de fabrication américaine soit disponible pour le service commercial et je doute fort que les lignes aériennes américaines achèteraient des réactés de fabrication étrangère.

M. FULTON: Sauf erreur, les lignes américaines ont tenu les réactés sous observation durant quelque temps?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois que la *Pan American* l'a fait, mais je ne sais pas qu'on fasse quoi que ce soit d'exceptionnel à l'heure actuelle.

M. FULTON: La *Pan-American* n'a pas de service transcontinental?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Lorsque les lignes aériennes transcontinentales américaines mettront en service des réactés, il vous faudra peut-être reviser votre jugement.

M. MCGREGOR: Non, pas pour cette raison. Nous le ferions si nous étions convaincus que le réacté s'impose du point de vue de la régularité de son fonctionnement, de sa sécurité et de son économie. Mais je ne crois pas que nous serions indûment influencés par le choix d'une autre ligne aérienne.

M. FULTON: Vous auriez peut-être quand même à reviser votre jugement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Il faut vous tenir toujours au courant des atouts de vos concurrents et même s'ils n'exploitent pas de service au Canada, ils assurent cependant la liaison entre Vancouver et Chicago et entre Vancouver et Toronto.

M. MCGREGOR: Il appartient à nos techniciens de surveiller tous les nouveaux perfectionnements.

M. FULTON: J'aurais dû dire la liaison entre Seattle et Chicago. Il existe aussi une liaison entre Seattle et Toronto en ce qui concerne les lignes aériennes continentales américaines.

M. MCGREGOR: Mon point était que si Air-Canada décidait d'acheter un certain type d'avion, sa décision se fonderait sur une étude économique et technique plutôt que sur les faits et gestes d'une autre compagnie.

M. FULTON: Oh, ce n'est pas ce que je voulais dire. Votre réponse à M. Follwell m'avait porté à croire que vous en étiez venu à la conclusion, pour le moment du moins, que les réactés seraient très satisfaisants si on en fabriquait mais il n'en existait pas de besoin dans l'avenir immédiat de ces avions, non pas que vous ne croyiez pas qu'ils seraient appropriés aux opérations d'Air-Canada.

M. MCGREGOR: Cela est exact, pour ce qui est de l'heure actuelle.

M. FULTON: Cette conclusion semble certainement raisonnable, mais ce n'est qu'une conclusion du moment présent. Si les lignes aériennes transcontinentales américaines allaient mettre en service une flotte de réactés qui ne présenterait aucun danger de fonctionnement, ce serait un motif pour vous de reviser votre jugement sans doute.

M. MCGREGOR: Oui, mais pas simplement parce que les Américains croiraient à l'utilité des réactés.

M. FULTON: Mais s'ils en faisaient l'essai.

M. MCGREGOR: Il nous faudrait certainement aviser.

M. MACLEAN: Combien de *Viscount* avez-vous commandé?

M. MCGREGOR: Quinze.

Le PRÉSIDENT: L'article "Le matériel" est-il adopté?

Adopté.

“Les services”, page 20.

M. CARTER: M. McGregor nous dira-t-il quand débutera le service entre Montréal et Saint-Jean (Terre-Neuve)? Je veux parler du service de la classe touriste (coach) à prix modique qui fonctionnera entre Montréal et Saint-Jean.

M. MCGREGOR: Le 14 mai, je crois.

M. CARTER: Le 14 mai prochain?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CARTER: Sera-ce le même service ou s'agira-t-il d'une nouvelle route? S'agit-il du service mentionné à l'article “Le réseau”? S'agit-il de la même chose?

M. MCGREGOR: Je crois que les termes employés dans le rapport sont un peu malheureux. Nous ne projetons pas d'exploiter une liaison directe avec Terre-Neuve sauf au moyen de *North Star*. Toutes les liaisons avec Montréal, qu'elles passent par Halifax, Moncton ou ailleurs, doivent être assurées par des *North Star*.

M. CARTER: Des avions *North Star*?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CARTER: Il ne s'agit donc pas d'un nouveau service?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: L'article “Les services” est-il adopté?

M. FULTON: L'un des vols de la classe touriste fera la liaison avec Vancouver et un autre vol doit être inauguré. Y aurait-il un de ces vols qui passera par Edmonton et l'autre par Calgary?

M. MCGREGOR: Oui. Ces vols ont été inaugurés le 1^{er} février dernier.

Le PRÉSIDENT: L'article “Les services” est-il adopté?

Adopté.

“Le réseau”.

M. MACLEAN: Quelles routes doivent desservir les cargos *Bristol*?

M. MCGREGOR: Ils seront mis en service entre Montréal et Winnipeg, et entre Montréal et New-York. Ils seront aussi disponibles pour des services intermédiaires comme la liaison avec Goose-Bay et d'autres endroits.

M. BENIDICKSON: Le trafic d'ouest en est n'est guère considérable, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Peu considérable, en effet.

M. MACLEAN: De quel matériel disposez-vous actuellement pour des besoins soudains nécessitant des vols non réguliers ou supplémentaires?

M. MCGREGOR: Les services sont assez souples et il est très rare qu'on ne puisse répondre aux besoins de la joute finale de la coupe Grey ou d'une grève de débardeurs à New-York, par exemple, en faisant circuler des avions supplémentaires. Il y a eu deux vols supplémentaires de *North Star* et un vol supplémentaire de DC entre Halifax et New-York au cours des quatre derniers jours.

M. MACLEAN: Vous ne pouvez assurer ces vols que sur vos routes régulières, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Nous pouvons demander la permission d'effectuer un vol frété particulier sur une route autre que celle visée par notre permis et une telle demande est ordinairement agréée.

M. FULTON: Cela se fait tous les jours?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: Qui vous donne la permission?

M. MCGREGOR: Les autorités de l'aéronautique des pays intéressés. Dans le cas des États-Unis c'est le *Civil Aeronautics Board*, et dans le cas du Canada c'est la Commission des transports aériens.

M. FRASER (*Peterborough*): Songez-vous à de nouvelles routes?

M. MCGREGOR: Pas à d'autres que celles que mentionne le rapport. Nous avons inauguré récemment celle de Sudbury et il reste à inaugurer celle de Timmins.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous avez desservi Muskoka l'an dernier.

M. MCGREGOR: Oui, et nous nous proposons de le faire encore.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous assurez encore le service de cette route cette année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): Cette route vous a-t-elle payé?

M. MCGREGOR: Je dirais qu'elle nous a payé et que le service a été très encourageant.

M. FRASER (*Peterborough*): Y a-t-il d'autres endroits de villégiature ou de tourisme que vous songez à desservir et avec profit? Songez-vous à établir de nouvelles routes appelées à desservir de nouvelles régions du pays?

M. MCGREGOR: Le seul autre endroit auquel nous songeons est *Gore-Bay*.

M. FRASER (*Peterborough*): Sur l'île Manitoulin.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): Cette année?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas, parce que la situation du matériel ne nous le permettrait pas.

Le PRÉSIDENT: L'article "Le réseau" est-il adopté?

Adopté.

"Perspectives financières"?

M. MACDONNELL: Je voudrais poser une question au sujet du début du paragraphe dont voici la teneur:

Bien qu'on prévoie un accroissement général du trafic en 1954, la compagnie doit envisager l'avenir immédiat avec beaucoup de circonspection. Air-Canada traverse une période de transition au cours de laquelle il lui faut augmenter le nombre de ses avions et contracter à cette fin de lourds engagements financiers.

Je vois au budget le montant de capital nouveau que vous allez demander. Voudriez-vous dire un mot de ces engagements financiers ou de la nature du montant en question?

M. MCGREGOR: Il s'agit des frais qui ne se rattachent pas directement à l'acquisition du nouveau matériel.

M. MACDONNELL: Je voudrais que vous me donniez quelque explication au sujet de l'ampleur du montant.

M. MCGREGOR: Il faut augmenter les installations d'entretien et acheter des rampes pour l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises transportés par de nouveaux avions; les ateliers de révision et d'entretien ont besoin de différent matériel; il faut former le personnel d'exploitation et d'entretien ainsi que le personnel affecté au trafic commercial dans les bureaux de réservation des places et de billets.

M. MACDONNELL: Sauf erreur, une partie de la dépense incombe au ministère des Transports?

M. MCGREGOR: Non, la totalité de la dépense incombe à la compagnie.

M. MACDONNELL: Je vois. Les installations fournies par le ministère des Transports constituent donc une autre question?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Au sujet d'une phrase subséquente, vous nous avez déjà parlé des nouveaux types d'avion qui occasionneront de grandes dépenses en 1954 et en 1955. Je crois que vous l'avez mentionné ce matin.

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Vous dites aussi que la recette moyenne par passager devrait diminuer un peu parce que vous essayez d'élargir les services et d'augmenter la clientèle en recourant à un mode de voyage meilleur marché.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. MACDONNELL: Vous avez sans doute étudié du mieux que vous avez pu la question de la recette et vous croyez que vous pourriez obtenir un rendement des immobilisations que vous allez engager?

M. MCGREGOR: Oui, cela ne fait aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Passons maintenant à l'article "Appréciation".
Adopté.

A-t-on des questions à poser au sujet du bilan d'Air-Canada?

Adopté.

"État du revenu"?

M. MACDONNELL: Ai-je raison de croire que le changement apporté à vos rapports avec le National-Canadien n'a consisté réellement qu'en la conversion de certains titres en d'autres titres et sans que des fonds changent de mains.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. FULTON: Sauf que le taux d'intérêt a été légèrement augmenté.

M. MCGREGOR: Oui, mais à l'égard d'un montant légèrement inférieur. Le taux d'intérêt de $3\frac{7}{8}$ p. 100 s'applique à 20 millions de dollars tandis que celui de 3 p. 100 s'appliquait à 25 millions.

M. FULTON: N'avez-vous pas encore à payer 3 p. 100 sur les 5 millions en cours?

M. MCGREGOR: Non.

M. MACDONNELL: Le moment est peut-être approprié de vous demander de faire le rapprochement entre le chiffre de la dépréciation qui figure à l'état des frais d'exploitation avec le chiffre de la dépréciation inscrit au budget d'immobilisations. Tout d'abord, la dépréciation s'applique aux avions et à votre actif. Tandis que dans le cas des chemins de fer elle s'applique au matériel roulant. Dans le cas d'Air-Canada la dépréciation s'applique à tout l'actif?

M. MCGREGOR: Aux édifices, aux avions et à certains articles de matériel et d'outillage portés au compte capital.

M. MACDONNELL: Le budget d'immobilisations mentionne la dépréciation accumulée. Je ne sais pas exactement ce que cela signifie. S'agit-il du montant affecté à la dépréciation en 1954 ou de quoi encore?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER (*Peterborough*): La recette d'exploitation provenant du courrier accuse une très faible augmentation, alors que le volume du courrier transporté a fort augmenté. Quelles dispositions avez-vous prises cette année?

M. MCGREGOR: Aucune disposition nouvelle, sauf en ce qui concerne le courrier transatlantique. L'état de chose que vous constatez tient à l'augmentation du courrier et aux dispositions du contrat que nous avons passé avec les Postes et qui nous oblige à transporter un certain volume de courrier.

M. FRASER (*Peterborough*): Un certain nombre de tonnes?

M. MCGREGOR: Oui, nous sommes tenus d'assurer aux Postes de l'espace suffisant pour 1,200 livres de courrier à l'occasion de chaque vol de DC-3, pour 3.600 livres à l'occasion de chaque vol de *North Star*. Nous touchons en retour

une somme fixe. Or, dans le passé, les Postes ne nous ont pas fait transporter le maximum de courrier pour lequel elles nous versent cette somme fixe. Je crois qu'en 1953 le pourcentage a été d'environ 85 p. 100. Au moment où le contrat a été passé, on supposait que l'acheminement tout par avion du courrier de la première classe à concurrence d'une once donnerait lieu à un accroissement de volume. On supposait aussi que les colis postaux ne tarderaient pas à être transportés par avion. Les colis postaux n'ont commencé à l'être qu'il y a 18 mois environ, de sorte que les Postes n'ont pas utilisé tout l'espace disponible. A la suite du changement plus récent qui doit entrer en vigueur le 1^{er} avril, comme je l'ai mentionné ce matin, l'expérience effectuée en mars semble établir que le volume du courrier augmentera de 30 p. 100 sur 1953.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous aurez un excédent de 15 p. 100?

M. MCGREGOR: Oui, et le contrat prévoit pour l'excédent un prix par tonne-mille qui baisse rapidement.

Le PRÉSIDENT: "L'état du revenu" est donc adopté. Je crois, monsieur McGregor, qu'il existe des questions auxquelles vous voudriez répondre.

M. MCGREGOR: Je vous remercie. On a posé plusieurs questions ce matin auxquelles j'ai promis de répondre cet après-midi. M. Murphy nous a donné avis de cinq questions. La première, "Quels sont les plans au sujet de Moncton (N.-B.), à l'égard de 1954-1955, agrandissement des édifices, et le reste, sommes à dépenser?" Air-Canada ne possède aucun édifice à Moncton et ne se propose pas d'en construire. Moncton a le bonheur d'être un des endroits où un excellent édifice d'administration a été construit, et je dirais que l'édifice suffira au trafic durant au moins deux années encore.

"Prévisions budgétaires à l'égard des provinces Maritimes". Je crois que les pages du rapport que nous venons d'étudier répondent pleinement à la question. Elles indiquent ce que nous entendons faire pour étendre les services selon le besoin, amplifier les services de la classe touriste et, en général, répondre aux besoins, vu surtout que nous devons bientôt recevoir du matériel additionnel.

Troisième question: "Combien Air-Canada dispose-t-il d'avions réfrigérés pour le transport des homards et d'autres poissons?—Commentaires au sujet de ce trafic". Autant que je sache, il n'existe pas d'avion réfrigéré, du moins il n'en existe certainement pas de type civil. C'est peut-être la raison pour laquelle le transport du poisson par avion, qui appelle le transport additionnel de glace sèche ou d'autres moyens de réfrigération, ne s'est jamais beaucoup pratiqué parce que, je l'avoue franchement, je ne crois pas que le prix du poisson puisse supporter les frais du transport par avion.

En réponse aux questions 4 et 5, relatives au total de la paie et d'autres dépenses à Moncton, je vais vous remettre une copie de cet état, monsieur Murphy. Le total de la paie de 1953 a été de \$1,075,000. Le total des dépenses, y compris la paie, les loyers, les droits d'atterrissage, les installations de télétype, le carburant et l'huile et d'autres frais d'exploitation, s'établit à \$1,700,000. Le total des frais d'immeuble et d'équipement est de \$14,000. Voilà qui répond à ces questions, monsieur Murphy?

M. MURPHY: (*Westmorland*) Très bien, je vous remercie.

M. MCGREGOR: Je crois que la question suivante a été posée par M. Macdonnell. Il s'agissait de comparer l'augmentation des places-milles disponibles d'Air-Canada et des transporteurs aériens américains. Le pourcentage d'augmentation dans le cas d'Air-Canada en 1953 a été de 23 p. 100 sur 1952 comme le mentionne le rapport annuel et c'est cela, je crois, qui a donné lieu à votre question. L'augmentation moyenne dans le cas des transporteurs aériens américains, c'est-à-dire de tous les transporteurs relevant du *Civil Aeronautics Board*, a été de 15 p. 100; soit, *American Airlines*, 15 p. 100; *Eastern Air Lines*, 17 p. 100; *United Air Lines*, 15 p. 100; *Trans-World Airways*, 20 p. 100; et *Northwest Airlines*, 28 p. 100.

M. MACDONNELL: Puis-je poser une question au sujet de l'assurance. Vous affectez une somme appréciable à l'assurance. Cela signifie-t-il que vous avez votre propre caisse d'assurance?

M. MCGREGOR: Jusqu'à un certain point. Aux termes de la police actuelle, nous nous occupons de notre propre assurance jusqu'à concurrence de la première tranche de 2 millions de dollars de perte globale chaque année et nous nous assurons à l'extérieur à l'égard de la tranche de 2 à 10 millions.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous indiquez au bilan: "Fonds d'assurance, \$5,782,000"?

M. MCGREGOR: Il s'agit de l'actif du fonds accumulé au cours des années.

M. MACLEAN: Je constate que le taux de dépréciation diffère à l'égard de chaque type d'avion. La dépréciation est répartie sur six ans dans le cas du *North Star* et sur cinq ans dans le cas d'un cargo *Bristol*. Qu'en sera-t-il des *Constellation*?

M. MCGREGOR: Sept ans.

M. MACLEAN: Une décision a-t-elle été prise dans le cas des *Viscount*?

M. MCGREGOR: Oui, on songe actuellement à une période d'amortissement de sept ans.

Le PRÉSIDENT: Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1953 est-il adopté?

M. CARTER: Puis-je poser une question découlant de la réponse donnée à M. Murphy au sujet du transport du poisson? M. McGregor connaît-il le *container* adopté par le National-Canadien et capable de conserver durant 100 heures le poisson à 29 degrés?

M. MCGREGOR: Je le connais, mais je crois qu'il est trop pesant pour un avion. Les frais de transport s'appliquent naturellement au *container* autant qu'au contenu.

M. MACDONNELL: Puis-je poser quelques autres questions?

Le PRÉSIDENT: Il y a d'autres réponses à fournir, je crois.

M. MACDONNELL: Le chiffre de la dépréciation en 1953 s'établit à \$5,339,000 au compte du revenu. Voudriez-vous faire le rapprochement entre cette somme et la somme affectée à la dépréciation en 1954 qui est de \$3,800,000?

M. MCGREGOR: Oui. Le changement tient à ce que les *North Star* en mai de cette année se trouveront complètement amortis. Nous ne commençons à amortir le coût d'un nouvel avion que lorsqu'il est mis en service et ce ne sera qu'en octobre que l'amortissement commencera à compter à l'égard de tous les *Super Constellation*.

M. MACDONNELL: Voici, je crois, ma dernière question. Le bilan mentionne un montant de \$4,900,000 comme "Réserve pour remplacement d'immobilisations". Vous n'utilisez pas cette somme? Cette somme doit-elle servir au capital de roulement ou à quoi?

M. MCGREGOR: Il s'agit de l'excédent accumulé par la compagnie au cours des trois dernières années.

M. MACDONNELL: Je m'en rends compte, mais le poste est intitulé: "Réserve pour remplacement d'immobilisations". Je suppose que les sommes que vous nous demandez de vous accorder doivent servir non pas à remplacer du matériel mais à effectuer de nouvelles acquisitions?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres réponses à fournir?

M. MCGREGOR: Oui, on a posé quelques autres questions ce matin. Quelqu'un a demandé que je fasse la comparaison entre le transport par rail et par avion d'un colis de 50 livres. Je ne crois pas que l'exemple ait été bien choisi parce qu'un poids de 50 livres est plutôt considérable pour un colis transporté par express aérien. Les colis sont d'habitude beaucoup plus petits. Le tarif

d'un expédition de 50 livres par rail d'Ottawa à Winnipeg est de \$5; par express aérien, de \$24; par cargo aérien, de \$7. Voici le tarif de Montréal à Vancouver par messageries, \$7; par express aérien, \$48; par cargo aérien, \$14.50.

Je dois répondre à deux autres questions. On s'est informé de la différence entre le prix moyen d'un gallon d'essence à 100 d'indice d'octane au Canada et aux États-Unis. Voici ce qu'il en est en ce qui concerne le gallon impérial: prix moyen payé par Air-Canada aux États-Unis, 22.15c.; douane et taxes de vente, 2.80c.; frais de ravitaillement en carburant, 2.00c.; droits de service d'aéroport, 1.00c.; frais d'expédition supplémentaires au montant payé par les transporteurs américains, 3.69c.; prix moyen payé par Air-Canada au Canada 31.64c.

On nous a aussi demandé d'indiquer le pourcentage de nos achats de carburant par pays. Nous achetons au Canada 85.87 p. 100 de tout notre carburant; aux États-Unis, nous en avons acheté 6.04 p. 100; et dans tous les autres pays, 8.09 p. 100.

M. MACLEAN: A ce propos, je suppose que le carburant acheté au Canada n'est pas fabriqué au pays mais importé?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACLEAN: Vous l'achetez bien ici?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACLEAN: Ce n'est pas un produit canadien?

M. MCGREGOR: Non.

On m'a demandé de comparer le tarif de l'express aérien et de la poste aérienne à l'égard d'un colis de 15 livres. D'Ottawa à Winnipeg, l'express aérien coûterait \$7.20 et la poste aérienne, \$3.75. De Montréal à Vancouver les frais de l'express aérien seraient de \$14,40 et ceux de la poste aérienne, \$11.25.

On m'a demandé si le tarif était le même pour un transport sur une longue distance que pour un transport sur une courte distance. Voici une carte, qui je le crains, ne sera pas très utile. Elle fait voir des choses curieuses au sujet des colis postaux transportés par avion. Le transport au sein d'une province relève d'un certain tarif; le transport d'une province à une autre, relève d'un autre tarif; dans le cas de Terre-Neuve le tarif est encore plus élevé et davantage encore dans le cas du territoire du Yukon. La distance est donc pour quelque chose.

M. MACLEAN: Il y a des cas cependant où le tarif postal est inférieur au tarif de l'express?

M. MCGREGOR: Oui, et de beaucoup.

M. MACLEAN: Cela étant, il m'est venu à l'idée qu'en vertu des nouveaux tarifs applicables à compter de demain vous n'aurez peut-être presque pas d'express aérien à l'égard de certains genres de colis que vous transporterez comme colis postaux. Le transport ne sera pas aussi profitable pour Air-Canada.

M. MCGREGOR: Au contraire, cette situation est à souhaiter. Le transport d'un colis par express aérien est certainement coûteux, parce que chaque colis doit faire l'objet d'une documentation complète, d'un bulletin d'expédition et d'une facture. Si nous pouvons transporter les mêmes objets, même à un prix unitaire inférieur, dans un sac de dépêches, nous en sommes beaucoup plus heureux.

Le PRÉSIDENT: Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1953 est-il adopté?

Adopté.

Nous passons maintenant au budget d'exploitation d'Air-Canada pour 1954.

AIR-CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION — 1954

Recettes d'exploitation.....	\$69,300,000
Dépenses d'exploitation.....	68,400,000
	<hr/>
Revenu d'exploitation.....	\$ 900,000
Dépense étrangère à l'exploitation—net.....	550,000
	<hr/>
Revenu.....	\$ 350,000
Provision pour impôt sur le revenu.....	200,000
	<hr/>
Revenu net.....	\$ 150,000
	<hr/> <hr/>

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser au sujet du budget d'exploitation de 1954?

Adopté.

Budget d'immobilisations de 1954.

AIR-CANADA

BUDGET D'IMMOBILISATIONS

	1954		
	<i>Reports de crédit</i>	<i>Prévisions</i>	<i>TOTAL</i>
<i>Avions et parties constituantes</i>			
Avions.....	\$	\$14,164,000	\$14,164,000
Pièces de fuselage.....		662,000	662,000
Groupes-moteurs et moteurs..	273,000	777,000	1,050,000
Hélices.....	78,000	101,000	179,000
Radio.....	116,000	245,000	361,000
Équipement de vol divers.....		118,000	118,000
Pièces de rechange.....	771,000	2,418,000	3,189,000
Total.....	\$1,238,000	\$18,485,000	\$19,723,000
<i>Installations au sol et parties constituantes</i>			
Communications au sol.....	\$48,000	\$ 51,000	\$ 99,000
Hangars et ateliers.....	211,000	613,000	824,000
Rampes.....	67,000	200,000	267,000
Véhicules motorisés.....	49,000	230,000	279,000
Matériel de bureau.....	103,000	306,000	409,000
Emmagasinage et distribution.	1,000	38,000	39,000
Équipement au sol divers.....		5,000	5,000
Total.....	\$ 479,000	\$ 1,443,000	\$ 1,922,000
Édifices.....	1,255,000	\$ 1,000,000	\$ 2,255,000
<i>Imprévus.....</i>		\$ 300,000	\$ 300,000
Total général.....	\$ 2,972,000	\$21,228,000	\$ 24,200,000

La dépense relative à chacun des postes ci-dessus peut dépasser le montant indiqué d'au plus 10 p. 100, sans autre autorisation, pourvu que la dépense de l'ensemble des postes ne dépasse pas \$24,200,000.

ÉTAT INDIQUANT LA SOURCE DES FONDS APPELÉS À
FINANCER LES IMMOBILISATIONS

Revenu net.....	\$ 150,000
Dépréciation accumulée.....	3,800,000
Rappel des dépôts au National-Canadien.....	11,000,000
Nouveau capital requis.....	9,250,000
	<u>\$24,200,000</u>

M. FULTON: Puis-je poser une question au sujet du dernier article intitulé "Nouveau capital requis: \$9,250,000"? De quelle source prévoyez-vous obtenir ce capital?

M. MCGREGOR: Du National-Canadien.

M. FULTON: Vous avez peut-être répondu à la question que je vais vous poser dans la réponse que vous avez donnée à M. Macdonnell il y a quelques instants, mais je n'ai pas saisi. J'y suis très peu quand il s'agit d'étudier les bilans et les budgets d'immobilisations. Qu'en est-il de la somme de \$3,955,066 qui figure au bilan? Pouvez-vous disposer d'une partie de cette somme pour faire face aux \$9,250,000 de nouveau capital requis?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Pourquoi alors portez-vous la somme de \$4,955,000 dans le bilan comme réserve pour le remplacement d'immobilisations?

M. MCGREGOR: La raison pour laquelle nous conservons notre excédent c'est que, comme cela est mentionné, il est affecté à l'achat de matériel additionnel. Il a été employé à cette fin. Cependant, une fois qu'un surplus est établi, qu'il soit affecté ou non à une dépense particulière, comme c'est le cas ici, il est dépensé comme excédent.

M. FULTON: Je le regrette, mais j'aurais dû poser ma question d'une autre façon. Pourquoi n'utiliserez-vous pas le surplus pour vous fournir une partie des \$9,250,000 de nouveau capital requis?

M. MCGREGOR: C'est exactement ce que nous faisons.

M. FULTON: Je m'excuse. J'ai cru que vous aviez dit que vous alliez obtenir toute la somme du National-Canadien.

M. MCGREGOR: La somme de 9 millions est tout ce qu'il reste à obtenir du National-Canadien après que les autres sources ont été épuisées.

M. FULTON: Je le regrette beaucoup, mais je ne vous ai pas suivi. Vous indiquez qu'il vous faudra en tout en, 1954, \$24,200,000 de capital. Vous comptez sur un revenu net de \$150,000, une dépréciation durant l'année de \$3,800,000, un rappel de dépôts au National-Canadien de 11 millions, ce qui laisse un solde de \$9,250,000 de nouveau capital requis. Si je vous comprends bien, vous allez demander au National-Canadien de vous fournir tout le solde de \$9,250,000. Pourquoi ce chiffre n'est-il pas réduit de la réserve de \$4,955,000 qui figure comme excédent au bilan, voilà la question que je vous demandais?

M. MCGREGOR: Cette somme figure comme excédent au bilan, mais elle n'a pas été mise et gardée dans un compte séparé. Il s'agit là d'une partie des 11 millions prêtés au National-Canadien.

M. FULTON: Il s'agit de vos excédents de recettes détenus actuellement par le National-Canadien?

M. MCGREGOR: En effet.

M. FULTON: De sorte que les 4 millions sont compris dans les 11 millions?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au sujet du budget d'immobilisations?

Adopté.

“Lignes aériennes Trans-Canada, Budget d’immobilisations (révisé), année civile 1953”.

Budget d’immobilisations (révisé) d’Air-Canada
Année civile 1953

	Budget pri- mitif	Budget re- visé
<i>Avions et équipement</i>		
Avions.....	\$ 206,000	\$ 750,000*
Moteurs.....	864,000	890,000*
Hélices.....	107,000	107,000
Instruments.....	72,000	72,000
Équipement radio.....	492,000	492,000
Équipement du service des passagers.....	233,000	233,000
Pièces et ensembles de rechange.....	894,000	1,034,000*
<i>Équipement au sol</i>		
Communications au sol.....	\$ 54,000	\$ 54,000
Hangars, ateliers et rampes.....	526,000	526,000
Véhicules automobiles.....	287,000	287,000
Matériel du bureau.....	260,000	260,000
Emmagasinage et distribution.....	33,000	33,000
<i>Edifices</i>	\$4,559,000	\$4,559,000
<i>Imprévus</i>	\$ 200,000	\$ 200,000
	\$8,787,000	\$9,497,000

*Raisons motivant les révisions:

Avions

Paiement au complet de 3 avions *Bristol*. Le programme primitif d’achat s’échelonnait sur trois ans.

Moteurs et pièces de rechange

Équipement additionnel pour les avions *Bristol*.

NOUVEAU CAPITAL REQUIS—AUCUN

M. MCGREGOR: Je dois dire que nous n’avons pas dépensé tout le budget d’immobilisations de 1953. Nous sommes tenus, cependant, d’indiquer les changements qui ont été apportés et les sommes additionnelles que nous avons été autorisés à dépenser.

Le PRÉSIDENT: Cet article est-il adopté?

Adopté.

Le budget d’Air-Canada pour 1954 est-il adopté?

Adopté.

Nous allons maintenant étudier le rapport des vérificateurs au sujet des lignes aériennes Trans-Canada. MM. Turville, J. W. Morrison, E. T. G. Hadley, experts comptables, de la société de comptabilité *George A. Touche & Co.*, sont ici présents et vous pourrez les interroger si vous le désirez. Je suppose que vous n'exigerez pas que lecture soit faite du rapport des vérificateurs?

Convenu.

Ces messieurs sont ici présents. Proposez-vous que le rapport soit ajouté en appendice au compte rendu?

M. FULTON: Je propose que le rapport soit versé au compte rendu comme si lecture en avait été donnée.

Le PRÉSIDENT: Il sera versé au compte rendu.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

CORISTINE BUILDING

410 ST. NICHOLAS STREET

MONTREAL 1

le 25 février 1954.

AIR CANADA

AU TRÈS HONORABLE MINISTRE DU COMMERCE,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1953, en vertu de la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada et de ses amendements, et par votre entremise, nous soumettons maintenant notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer à Air Canada un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Air Canada est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan et de l'état du revenu.

ÉTAT DU REVENU

Dépréciation

La provision pour dépréciation de l'actif immobilisé a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

(a) Matériel volant en service—

North Star M2, dépréciation répartie sur une période de six ans à compter de la mise en service.

Bristol, dépréciation répartie sur une période de cinq ans à compter de la mise en service.

DC3, aucune provision n'est requise, ces appareils étant entièrement dépréciés depuis 1951.

(b) Installations au sol, durée de service évaluée selon le genre de matériel.

Frais d'intérêt

Jusqu'au 14 mai 1953, on a payé un intérêt au taux annuel de 3% à la Canadian National Railway Company sur son placement en actions d'Air Canada. A cette date, on a échangé 200,000 actions d'une valeur nominale de \$100 l'action contre une obligation de \$20,000,000, sur laquelle on a payé à la Railway Company l'intérêt au taux convenu de 3½% par année.

Revenu divers—Net

Les crédits portés à ce compte comprennent surtout l'intérêt sur les dépôts aux Chemins de Fer Nationaux du Canada et les escomptes sur achats.

BILAN

Actif et Passif

Au cours de l'exercice, Air Canada a prélevé la somme de \$2,500,000 sur les fonds de surplus déposés aux Chemins de Fer Nationaux du Canada. Le solde des fonds de surplus encore en dépôt au Chemin de Fer à la fin de l'exercice se montait à \$11,000,000. Air Canada a touché un intérêt de 3% sur ces dépôts.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Un inventaire des matériaux et approvisionnements a été effectué vers la fin de 1953. Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les peser, compter ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utilisables et de ceux qui sont hors d'usage et au rebut, on a tenu compte de leur état.

On a porté un crédit aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Les placements du fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement du Canada), et en titres émis ou garantis par des gouvernements provinciaux, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. A la fin de l'année, le cours de ces valeurs était inférieur de 7.61% à leur prix coûtant.

Actif immobilisé

Les propriétés et le matériel figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Les additions nettes au cours de l'exercice se chiffrent par \$4,656,000, dont la majeure partie est constituée de dépenses relatives à la construction d'un hangar à Malton, d'une annexe au hangar n° 1 à Dorval, et à l'achat de trois cargos Bristol.

D'autres paiements par anticipation s'élevant à \$1,345,000 ont été effectués au cours de l'année relativement à l'achat de huit Lockheed "Super Constellation" et de quinze Vickers-Viscount.

Réserve pour Assurance

La réserve pour assurance, qui s'élevait à \$5,782,000 à la fin de l'année, a augmenté de \$617,000 au cours de l'exercice.

Structure financière

Par la suite de l'amendement à la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937, sanctionné le 14 mai 1953, la Canadian National Railway Company a cédé à Air Canada 200,000 actions du capital-actions de cette dernière d'une valeur au pair de \$20,000,000, en retour d'une obligation à long terme d'une valeur nominale de \$20,000,000 échéant le 1^{er} janvier 1973 et portant intérêt au taux de 3 $\frac{7}{8}$ % par année.

En conséquence, le capital-actions émis d'Air Canada a été réduit de 250,000 à 50,000 actions d'une valeur nominale de \$5,000,000.

Surplus

Après provision de \$300,000 pour impôts sur le revenu, le revenu net de l'exercice, qui s'est élevé à \$256,000, a été retenu comme contribution additionnelle au coût accru des futurs achats de biens immobiliers, ce qui porte à \$4,955,000 le montant total réservé à cette fin au 31 décembre 1953.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit aux comptes du bilan d'Air Canada:

- a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- b) Livres sterling—au taux de \$2.80 la livre.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & Co.

M. MACDONNELL: Je voudrais poser une couple de questions au sujet du rapport.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser des questions à ce sujet.

M. MACDONNELL: Quelle est la durée du *North Star M2*?

M. MCGREGOR: La durée utile?

M. MACDONNELL: Oui.

M. MCGREGOR: Je dirai que sa durée utile est presque indéfinie. L'avion bénéficie d'un entretien constant afin de l'empêcher de vieillir au sens normal du mot.

M. MACDONNELL: Alors, comment en arrivez-vous à une période de 6 ans pour les fins de l'amortissement?

M. MCGREGOR: C'est la période au terme de laquelle nous considérons l'avion démodé et peu attrayant pour le service des passagers de la première classe. Si l'avion est gardé en service au delà de cette période de six ans, règle générale il sera affecté à des services comme ceux du tourisme et des marchandises.

Le très hon. M. HOWE: Comme le DC3 qui a été annulé il y a quelque temps.

M. MACDONNELL: Vous courez plus de risques dans le cas des passagers de la classe touriste?

M. MCGREGOR: Non; je le répète, l'avion ne vieillit pas au sens physique du mot.

M. CHURCHILL: Que faites-vous de ces avions quand ils sont réformés?

M. MCGREGOR: Nous les vendons si nous trouvons preneur. Nous avons vendu la flotte de *Lockheed* et le ministère des Transports utilise encore un ou deux de ces avions pour fins de communications.

Le très hon. M. HOWE: Nous utilisons encore le premier *Lockheed* que le gouvernement ait jamais possédé.

M. MACLEAN: Il existe, généralement parlant, un marché pour ces avions?

M. MCGREGOR: Oui, jusqu'ici, et un marché très actif pour les DC4, dont plusieurs comptent 10 ans ou plus et se vendent au prix de \$400,000 chacun aujourd'hui.

M. MACLEAN: Du point de vue comptable, la vente se traduira par un bénéfice complet parce que les avions ont été complètement amortis?

M. MCGREGOR: La vente produira une augmentation de l'actif fixe si nous avons la bonne fortune de trouver pareil marché le moment venu.

M. MACDONNELL: L'amortissement ne serait-il pas réduit du fait que certains des avions sont déjà pleinement amortis?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: M. Turville voudrait-il expliquer en quoi il est de bonne comptabilité d'amortir cet actif fixe alors qu'il doit continuer de rapporter une recette provenant du public?

M. TURVILLE: Je puis répondre, monsieur Fulton, que l'actif fixe d'Air-Canada est amorti selon que l'indique la page 1 de notre rapport. L'amortissement s'est opéré de bon droit à un taux judicieux et modéré.

M. FULTON: Vous ne voudriez pas critiquer le politique de l'État?

M. TURVILLE: Je ne crois pas que cela m'incombe.

M. BENIDICKSON: Est-ce la pratique générale de presque toutes les entreprises de s'accorder le plein montant alloué?

M. TURVILLE: Oui, règle générale.

M. MCGREGOR: Je voudrais signaler que le même taux s'appliquait avant qu'Air-Canada ne soit atteint par l'impôt sur le revenu des sociétés. La période d'amortissement est un peu plus longue que la période adoptée aux États-Unis qui, je crois, est de cinq ans dans le cas du nouveau matériel.

M. MACLEAN: Il vous faut amortir le coût du nouveau matériel à ce taux parce que vous prévoyez que vous devrez le remplacer au bout de la période à cause de sa vétusté.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au sujet du rapport des vérificateurs? Le rapport des vérificateurs est-il adopté?

Adopté.

Je tiens au nom du Comité à remercier M. McGregor et ses collègues ainsi que MM. Turville, Morrison et Hadley des services qu'ils nous ont rendus en se présentant devant le Comité aujourd'hui et en nous exposant si bien l'activité d'Air-Canada.

M. TURVILLE: Puis-je formuler une dernière observation? Je voudrais remercier, en mon nom et au nom de mes collègues, M. McGregor de l'envolée que nous avons faite ce matin. On croira peut-être que je veux badiner, mais tel n'est pas mon dessein. Vérificateurs d'Air-Canada, nous avons fait un examen détaillé des achats et acquisitions de la compagnie. Nous avons examiné, par exemple, les contrats d'achat d'avions, attesté des paiements, et le reste, et nous venons maintenant de terminer notre vérification parce que nous avons, de fait, inspecté l'avion acheté et nous avons constaté qu'il fonctionne bien.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain, monsieur McGregor, que les membres du Comité apprécient grandement cette envolée aujourd'hui. Elle a certainement été une révélation pour la plupart et tous en sont enchantés. Je vous remercie.

Au programme figure un autre article dont nous devrions nous occuper avant de nous ajourner ce soir. Cet article n'a rien à voir avec Air-Canada. On se souvient, cependant, d'une proposition présentée par M. Follwell, proposition qui devait être renvoyée à un sous-comité. J'ai pensé que nous devrions établir maintenant un sous-comité afin que nous puissions nous occuper de la recommandation dont le Comité a été saisi. M. Dumas m'a présenté une motion appuyée par M. Murphy, motion portant que le président et le vice-président du Comité ainsi que sept autres membres soient choisis, après consultation de la part du président, pour former un sous-comité chargé d'étudier la proposition de M. Follwell et d'en faire rapport. La proposition porte aussi que les sept membres représentent de la façon suivante les différents partis: 3 députés représentant le parti ministériel, 2 conservateurs progressistes, un cécé-fiste et un créditiste, les noms de ces membres devant être soumis au président. Quel est le sentiment du Comité?

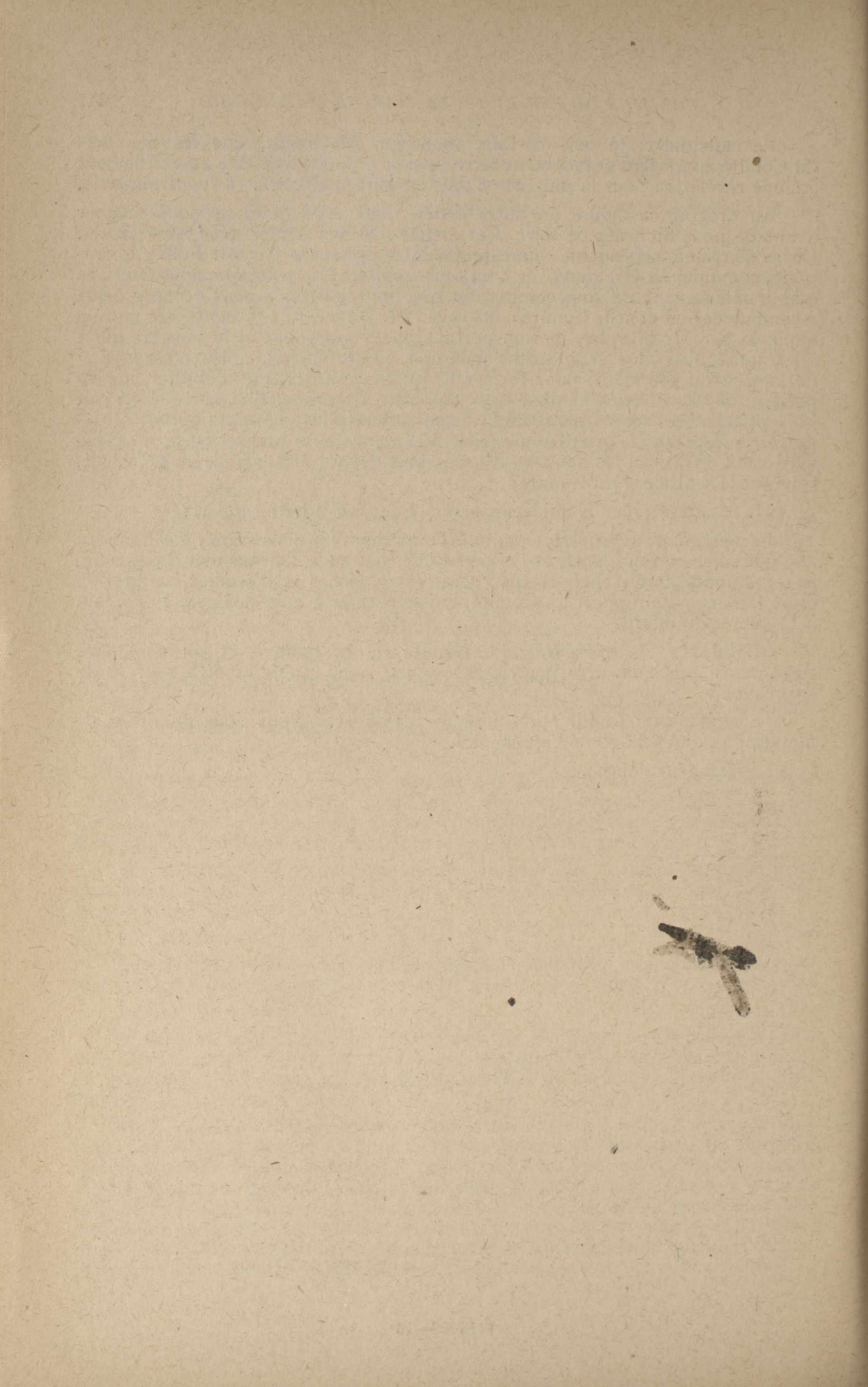
M. MACDONNELL: A qui le sous-comité devra-t-il faire rapport?

Le PRÉSIDENT: A notre Comité. Nous devons nous réunir de nouveau afin d'étudier notre rapport, et j'ai pensé que, si nous le faisons mardi prochain, le sous-comité aurait entre-temps l'occasion de siéger et d'étudier la question et de faire ensuite rapport au Comité, qui se réunira à huis clos mardi prochain à 11 heures du matin.

M. FRASER (*Peterborough*): Le Comité de la banque et du commerce siège mardi prochain. Ne pourrions-nous pas nous réunir lundi à 3 h. 30 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Lundi après-midi me convient. Nous nous réunirons de nouveau lundi à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le Comité s'ajourne.



TÉMOIGNAGES

5 AVRIL 1954,
3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. La première question dont il nous faut nous occuper est le rapport du sous-comité. Vous vous souvenez qu'on a discuté un peu il y a une semaine la proposition de M. Follwell et qu'on a décidé de la renvoyer à un sous-comité. Le sous-comité était chargé de faire rapport au Comité plus tard.

Je puis maintenant déclarer que le sous-comité s'est réuni ce matin, 5 avril, à 10 h. 30. Voici le rapport que je présente au nom du sous-comité:

LUNDI 5 avril 1954.

Le sous-comité chargé le 29 mars d'étudier la proposition de M. Follwell s'est réuni aujourd'hui à 11 heures du matin. Étaient présents les membres suivants: MM. H. P. Cavers, président, A. Dumas, vice-président, et Carter, Fulton, Gillis, Hahn, Harrison, Macdonnell (*Greenwood*) et Weaver.

Après avoir étudié avec soin la proposition, le Comité est unanimement convenu de ne formuler aucune recommandation pour le moment.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HARRY P. CAVERS.

Voilà le rapport et la recommandation du sous-comité. M. Macdonnell voudrait, je crois, dire un mot.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je voudrais dire un mot au sujet du rapport. J'étais favorable à la question et je me suis exprimé dans ce sens l'autre jour. L'idée me paraissait bonne si on pouvait lui donner suite, mais je me suis rallié au rapport ce matin pour deux raisons: la première, parce que le ministre a indiqué qu'il croyait que l'adoption d'une pareille proposition à l'heure actuelle l'embarrasserait dans ses rapports avec les provinces: la deuxième, parce que la proposition devait s'appliquer dès maintenant. Il m'a donc paru judicieux de ne pas l'adopter mais de la réserver pour plus ample étude. Naturellement, nous pourrions en saisir le Comité plus tard.

M. DUMAS: Je proposerais que le Comité approuve le rapport du sous-comité.

M. WEAVER: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le rapport du sous-comité soit adopté. Tous ceux qui sont pour?

M. FAIREY: Adopté!

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je voudrais soulever une question qui vient de surgir aujourd'hui. Je regrette que le Comité n'en ait pas été saisi la semaine dernière. Il s'agit de la discontinuation du service de train de nuit entre Saint-John et Halifax. Je voudrais que notre collègue de Saint-John-Albert (M. Bell) parle de la question. Il n'est pas membre du Comité, mais, sauf erreur, les députés qui ne sont pas membres d'un comité peuvent être entendus bien qu'ils ne puissent pas voter.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, le député qui n'est pas membre d'un comité ne peut interroger les témoins. Cependant, si le député de Saint-Jean-Albert (M. Bell) désire adresser la parole au Comité, je n'y vois pas d'objection.

(Convenu).

M. BELL: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je ne suis pas trop compétent pour parler de la question parce c'est tout juste en fin de semaine qu'elle a surgi. Je l'ai beaucoup à coeur, cependant, et j'estime que le Comité devrait l'étudier. Il s'agit du service de wagon-lit du National-Canadien entre Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Halifax. Nous avons appris aujourd'hui aux Communes que le gouvernement entend,—ou que le gouvernement a annoncé, s'il faut en croire le rapport d'aujourd'hui,—que le service serait discontinué. Je crois donc que le Comité devrait avoir l'occasion de faire enquête sur les pertes et les autres aspects de la question. Ainsi, on a mentionné que le service est déficitaire. J'imagine qu'il en est ainsi, mais je voudrais savoir,—et je pense que le reste du Comité se demande,—si le déficit est disproportionné à celui d'autres services semblables du National-Canadien.

Je ne dispose pas de tous les renseignements que possède le Comité, mais une autre question me vient à l'esprit. Y a-t-il déficit seulement pour le service de wagon-restaurant et, s'il en est ainsi, quelle en est la proportion par rapport à la perte totale? M. Gordon a dit à peu près que le chemin de fer doit encourir ces pertes. La seule raison pour laquelle je saisis ainsi le Comité de la question, c'est que je me demande pourquoi on a su que le gouvernement entend cesser ce service si nécessaire dans l'Est au moment même où le Comité termine ses séances et est à la veille de présenter son rapport.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser?

M. DUMAS: Le Comité n'était pas au courant de la question, sinon quelques-uns des membres auraient interrogé M. Gordon là-dessus. Je me demande s'il n'incomberait pas au président du *Board of Trade* de Saint-Jean ou d'Halifax ou à d'autres gens de la région d'exercer une pression si vraiment le service est nécessaire afin de le reprendre.

M. BELL: Je crois qu'on est à le faire.

M. DUMAS: Nous n'étions pas au courant de la situation, sans quoi le Comité aurait certainement discuté la question avec le président du National-Canadien.

M. BELL: Je viens à peine d'être mis au courant de la question. Le *Board of Trade* de Saint-Jean l'a discutée à sa réunion du 2 avril et le *Board of Trade* d'Halifax n'en savait manifestement rien. Voici comment j'en ai été informé. On m'a remis un avis du procès-verbal de la réunion. Mon intervention est officieuse, mais le *Board of Trade* m'a fait savoir qu'on voulait que je fasse du bruit autour de la question.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Le service était-il quotidien, monsieur Bell?

M. BELL: Oui, il s'agissait d'un service de nuit quotidien, voilà bien la difficulté. Cela signifie, par exemple, que le voyageur d'Halifax devra dorénavant partir à 8 heures du matin et passer toute la journée dans le train alors qu'auparavant il voyageait de nuit pour arriver à Saint-Jean le lendemain matin. C'est un service semblable au service de nuit entre Ottawa et Toronto. La discontinuation du service va certainement causer des ennuis.

M. DUMAS: M. Chevrier n'a-t-il pas dit qu'il n'y avait en moyenne que 12 voyageurs?

M. BELL: Je conviens que c'est là une moyenne très faible, bien que je n'en sache rien et ne puisse le contester. Je me rends compte combien ce chiffre est peu élevé et je le reconnais maintenant, mais je crois qu'on devrait nous remettre des chiffres comparables.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question relève de la Commission des transports du Canada.

M. BELL: Je ne sais pas ce qui s'est passé. Nous avons une Commission des transports dans les provinces Maritimes.

M. DUMAS: Il nous est arrivé la même chose à l'égard du train qui faisait la correspondance avec l'O.N.R. Nous avions un service quotidien qui a été supprimé parce que les voyageurs n'étaient pas assez nombreux. Tout le monde voyagait par avion, de sorte que le National-Canadien perdait de l'argent.

M. BELL: Monsieur le président, puis-je demander si le Comité a jamais discuté des problèmes comme celui-ci?

M. FAIREY: Monsieur le président, nouveau membre du Comité, j'allais demander s'il appartient à un Comité comme le nôtre de discuter la question. Nous incombe-t-il de formuler des recommandations au sujet des horaires?

Le PRÉSIDENT: C'est là le point que j'allais soulever.

M. FAIREY: Je pourrais mentionner une demi-douzaine de situations semblables en Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il appartient à la Commission des transports de décider si on a eu tort de discontinuer le service et s'il faut le maintenir.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Permission a dû être donnée.

M. HAHN: Il y a un point qu'il ne faudrait pas oublier. Quand il est question d'étendre les lignes ou le service, nous en entendons parler; mais nous devrions aussi en entendre parler quand il s'agit de réduire les services existants. Il est manifeste qu'on ne nous a pas renseignés quand M. Gordon a comparu.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. HAHN: Cependant, je ne crois pas que nous puissions faire plus que de saisir de la question la Commission des transports.

M. GILLIS: Le Comité a plusieurs fois discuté des questions de ce genre. Il s'agit d'un service suburbain. Des douzaines de trains suburbains desservent les régions de Montréal et de Toronto et à prix réduit non seulement pour les abonnés mais aussi pour les voyageurs de commerce. M. Gordon a souvent dit au Comité, alors qu'il discutait la question, que pour lui le National-Canadien perd de l'argent à l'égard de ces services. Il a bien mentionné en une occasion qu'il serait peut-être préférable d'adopter un service d'autobus plutôt que de maintenir des trains qui occasionnent de si lourdes pertes. Cependant, autant que je sache, aucun de ces services n'a été discontinué. Il s'agit, dans le cas qui nous occupe, d'un service entre Halifax et Saint-Jean qui fonctionne en grande partie au bénéfice des abonnés qui ont à voyager entre ces deux villes. Il s'agit d'un service de nuit qui est à l'égal de ceux qui existent dans les deux provinces centrales pour la commodité des voyageurs de commerce. Nous n'avons pas été informés quand on a décidé de discontinuer le service et je crois que la Commission des transports maritimes a dû faillir à sa tâche. La Commission aurait dû le savoir. Elle aurait dû aussi savoir que le Comité siégeait et elle aurait dû se présenter devant le Comité. Je ne crois pas qu'il serait mal à propos de mentionner dans le rapport que la question nous a été signalée et que nous recommandons à la Commission des transports d'examiner de nouveau la situation afin de s'assurer s'il n'est pas possible de maintenir le service.

Le PRÉSIDENT: M. Bell, le député de la région, et les autres députés des provinces Maritimes ont maintenant eu l'occasion d'appeler l'attention du National-Canadien sur la question, parce que leurs propos figureront au compte rendu de même que les désirs que vous pouvez exprimer à cet égard. Je ne savais rien de la question. J'ai rédigé un projet de rapport pour la gouverne du Comité. Je ne savais aucunement que la question a été discutée aux Communes il y a quelques mois.

M. GILLIS: C'est la première fois que j'en entends parler.

Le PRÉSIDENT: Voilà, je crois, le mieux que nous puissions faire.

M. CARTER: Nous ne sommes pas autorisés à intervenir dans l'administration des chemins de fer. Nous ne pouvons pas intervenir dans l'exploitation des chemins de fer en vue de telle ou telle chose. Cela appartient à la Commission des transports.

M. GILLIS: Nous ne faisons que formuler des suggestions.

M. CARTER: Tout ce que nous pouvons faire c'est de présenter une recommandation à la Commission des transports.

M. GILLIS: En effet.

M. CARTER: Et la Commission avisera.

M. MACDONNELL: Nous devrions signaler à la Commission des transports la discontinuation de service dont on vient de nous informer et lui demander d'étudier de nouveau la question?

M. FRASER (*Peterborough*): Il appartient peut-être à la Commission des transports d'examiner de nouveau la question, mais je sais que dans le cas de la ligne reliant Port-Hope à Millbrook, il nous a fallu en appeler au National-Canadien pour obtenir une extension de la ligne, bien que la Commission eût étudié la question. Le service a fonctionné durant quelques années mais il a finalement été discontinué; c'est le National-Canadien lui-même qui en a recommandé la discontinuation.

M. GILLIS: Le National-Canadien ne peut pas discontinuer le service sans l'approbation de la Commission des transports.

M. FRASER (*Peterborough*): Le National-Canadien doit recommander que le service soit discontinué, et c'est au National-Canadien qu'il appartient de revenir sur sa décision.

M. GILLIS: Le service est discontinué.

M. FRASER (*Peterborough*): La question dépend du National-Canadien à qui il incombe maintenant de formuler une recommandation à la Commission.

M. GILLIS: C'est ce que nous demandons.

M. FRASER (*Peterborough*): Vous ne voulez pas vous adresser d'abord à la Commission des transports.

M. GILLIS: C'est elle qui a le gros mot à dire.

M. FRASER (*Peterborough*): Le National-Canadien a formulé une recommandation.

M. GILLIS: Que la Commission s'abouche avec le National-Canadien et obtienne d'abord quelques renseignements. Qu'en pensez-vous?

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts maintenant, messieurs, à étudier le rapport. Si vous l'êtes, je demanderais que ceux qui ne sont pas membres du Comité...

M. MACDONNELL: Un moment s'il vous plaît. Nous n'en sommes pas arrivés à une conclusion au sujet de cette question. M. Gillis n'entend-il pas faire une motion à ce sujet?

M. GILLIS: Je croyais que vous étiez à en rédiger une.

M. MACDONNELL: Voit-on objection à ce que nous adoptions une motion portant que la discontinuation du service nous a été signalée et que nous demandons à la Commission des transports... Je crois que la Commission tiendrait à connaître la motion avant que nous formulions notre demande au chemin de fer...

M. FRASER (*Peterborough*): Au chemin de fer et à la Commission des transports.

M. MACDONNELL: Au chemin de fer et à la Commission des transports. Nous demandons qu'ils reviennent sur leur décision.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous possédons assez de renseignements pour utiliser le mot "revenir", ne devrions-nous pas plutôt utiliser l'expression "examiner à nouveau". Cela revient au même, je suppose. Nous avons entendu un son de cloche, mais nous n'avons rien entendu de la part du chemin de fer.

M. MACDONNELL: Il vaudrait bien mieux que nous nous ajournions jusqu'après demain afin qu'un représentant du chemin de fer puisse comparaître.

M. DUMAS: Je crois que ce serait mieux parce que nous n'avons pas suffisamment de renseignements.

M. MACDONNELL: C'est très juste et cela nous permettrait aussi d'étudier le rapport davantage. La question revêt une importance très considérable pour les gens de l'Est. Je crois aussi qu'il est bien malheureux qu'ils ne nous en aient pas informés à l'époque.

M. CHURCHILL: S'ils l'avaient fait, le programme général du National-Canadien aurait peut-être été étudié.

M. DUMAS: Je ne crois pas que nous puissions blâmer quelqu'un de n'avoir pas saisi le Comité de la question.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Je crois que nous devrions suspendre la séance durant une heure et mander le ministre.

M. MACDONNELL: Je proposerais que nous demandions au National-Canadien de nous envoyer un représentant. Le National-Canadien pourrait nous envoyer le fonctionnaire compétent pour discuter la situation avec nous et nous pourrions ensuite reprendre la séance quand on aura répondu à notre demande. Il serait très simple pour un représentant du National-Canadien de se présenter demain. Je fais cette motion.

M. GILLIS: J'appuie la motion.

M. HAHN: Y aurait-il moyen de s'assurer si la question est de notre compétence? On viendra peut-être nous dire que la question doit être renvoyée à la Commission des transports.

M. MACDONNELL: Quelqu'un d'informé ne pourrait-il pas nous dire ce que nous devons faire. Ne pourrions-nous pas proposer que le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président. Le président pourrait communiquer avec le National-Canadien et avec la Commission des transports afin de savoir qui doit se présenter devant le Comité. Ainsi, celui qui se présenterait serait le plus compétent. Je vais modifier ma motion en ce sens, si celui qui l'a appuyée le veut bien.

M. GILLIS: Je le veux bien.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous nous ajourner jusqu'à demain à 11 heures du matin.

M. MACDONNELL: C'est une bien mauvaise heure. Je crois que nous devrions laisser au président le soin de nous convoquer.

M. CARTER: Ne pouvons-nous pas étudier le rapport maintenant?

Le PRÉSIDENT: Si vous le désirez.

(La séance se continue à huis clos.)

TÉMOIGNAGES

6 AVRIL 1954,

4 heures de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. M. Chassé est à distribuer le projet de rapport que nous étudierons dans un moment. La première question à discuter est celle-ci: pour la gouverne de ceux qui n'étaient pas présents à la réunion d'hier, je dois rappeler qu'au début de la réunion M. Bell, député de Saint-Jean-Albert, a signalé au Comité que certains services de train de nuit avaient été discontinués entre Saint-Jean et Halifax. Il a exposé au Comité ce qu'il pensait de la situation.

Il m'a semblé que le point de vue du National-Canadien ne nous avait pas été suffisamment exposé et j'ai déclaré qu'on s'efforcera de fournir au Comité d'autres renseignements. J'ai donc communiqué avec les autorités du National-Canadien et j'ai reçu des renseignements qui seront utiles, je crois, au Comité.

Tout d'abord, un fonctionnaire du National-Canadien m'a informé que le chemin de fer avait donné avis le 15 mars 1954 à la Commission des transports qu'il entendait cesser le service de wagons-lit entre Truro et Moncton. Cependant, comme le service des voyageurs n'était pas abandonné, la loi des chemins de fer permettait au National-Canadien de discontinuer le service de wagons-lit sans s'adresser à la Commission.

La Commission des transports m'a informé que toutes les plaintes provenant d'Halifax ou de Saint-Jean devraient lui être adressées. La Commission les entendrait et déciderait si le service doit ou ne doit pas être discontinué. Voici pourquoi le service a été discontinué. Une vérification des opérations de l'an dernier a établi que douze personnes en moyenne ont utilisé le service de wagons-lit et que la recette nette par train-mille du train n° 11 reliant Truro à Moncton était de 51c. La recette nette du train n° 12 reliant Moncton à Truro était de 53c. par train-mille. Le gain net par train-mille requis pour couvrir les frais minimums devrait être de \$2. Aussi, la perte mensuelle résultant de l'exploitation du service a-t-elle été de l'ordre de \$9,000 soit, \$108,000 par année. Voilà la perte que subissait le National-Canadien.

On m'a informé que le service suburbain de Saint-Jean (N.-B.), service qui va jusqu'à Hampton et Sussex, est encore maintenu et continuera de l'être au Nouveau-Brunswick. Le train de nuit reliant Halifax à Truro et faisant la correspondance avec Sydney (N.-É.) continue à circuler comme d'habitude et ne sera pas supprimé pas plus que le train de jour qui relie Saint-Jean à Halifax et revient de jour d'Halifax à Saint-Jean. Le service de wagons-lit a donc été discontinué seulement sur le tronçon de Truro à Moncton.

Si les gens d'Halifax ou de Saint-Jean désirent formuler des plaintes, ils devraient les adresser à la Commission des transports plutôt qu'au Comité,

Le Comité est-il satisfait de cette explication?

M. CARTER: La question ne nous regarde pas en tous cas.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. FAIREY: Nous pourrions citer de nombreux exemples de la même situation, mais nous en sommes pas ici pour cela.

Le PRÉSIDENT: On m'a dit qu'il y aurait probablement de nombreux endroits au Canada où la même chose s'est produite et à laquelle on pourrait s'opposer. Les observations qu'on a faites ont été rendues publiques du fait qu'elles paraîtront dans le compte rendu des délibérations du Comité. Si cela suffit, nous allons maintenant nous occuper du troisième rapport du Comité que nous avons étudié dans une certaine mesure hier. Nous pouvons, cependant, l'examiner de nouveau pour le bénéfice de ceux qui n'étaient pas présents. Je crois que cela devrait se faire à huis clos.

Le Comité siège ensuite à huis clos.

APPENDICE "A"

RÉPONSE À UNE QUESTION POSÉE PAR M. C. W. CARTER

Je voudrais connaître les noms, ainsi que les montants en cause, des endroits de Terre-Neuve visés par le poste "Stations et installations".

<i>Stations et installations—Terre-Neuve</i>	<i>Total</i>	<i>Immo- bilisa- tions</i>
Goobies.....Construction de la station et de l'habitation de l'agent; abandon de la station à Northern-Bight.....\$	20,000	\$ 20,000
Notre Dame Jct....Installation d'un groupe électro-gène; éclairage électrique de la station et du hangar.....	5,000	5,000
Corner Brook.....Agrandissement des hangars à marchandises; construction d'un mur de soutènement de 350 pieds; déplacement de la voie..	59,577	53,860
Clarenville.....Construction du dortoir des mécaniciens.....	20,000	17,680
Lewisporte.....Rénovation du dortoir des mécaniciens et des employés de train.	6,371	5,916
Millertown Jct.....Construction d'une bordure et pavement du quai de la station..	7,028	7,028
Alexander Bay.....Pose d'un quai et d'entrevoies en madriers.....	7,500	7,500
Clarenville.....Construction d'une rampe de dé-déchargement.....	1,408	1,408
Gander.....Agrandissement de la station pour le trafic-messageries.....	14,472	13,817
Total.....\$	141,456	\$132,209

Le budget du service des communications comprend un nouvel édifice à Saint-Jean au coût total (immobilisations) de \$878,050 dont \$200,000 seront dépensés en 1954.

30 mars 1954

APPENDICE "B"

RÉPONSE À UNE QUESTION POSÉE PAR MM. POULIOT ET MACDONNELL

NATIONAL-CANADIEN

ÉTAT DES CHANGEMENTS SUBIS PAR LE CAPITAL EMPRUNTÉ DE 1923 À 1953 INCLUSIVEMENT

Augmentation ou (diminution) durant l'année

Capital emprunté, en fin d'année

Année	Prêts et obligations du gouvernement du Canada				Capital emprunté, en fin d'année			
	Avances ou (remboursements)	Excédent de recettes affecté à la réduction des emprunts	Dette annulée	Dette transportée au capital propre du National-Canadien	Obligations vendues ou (remboursées) —Public	Gouvernement du Canada	Public	Total
1923	\$ 58,775,954				18,595,912	583,374,445	823,099,056	1,406,473,501
1924	(6,909,776)				90,814,927	576,464,669	913,913,083	1,490,377,752
1925	13,075,678				17,416,220	589,540,347	931,329,303	1,520,869,650
1926	21,790,390				(5,849,059)	611,330,737	925,480,244	1,536,810,981
1927	1,237,982				55,901,493	612,568,719	981,381,737	1,593,950,456
1928	19,373,872				(3,492,704)	631,942,591	977,889,033	1,609,831,624
1929	18,877,072				144,670,460	650,819,663	1,122,559,493	1,773,379,156
1930	17,019,099				46,006,370	667,838,762	1,168,565,863	1,836,404,625
1931	(11,652,291)				107,891,344	656,186,471	1,276,457,207	1,932,643,678
1932	56,308,717				(11,940,040)	712,495,188	1,264,517,167	1,977,012,355
1933	(33,890,312)				(9,215,012)	678,604,876	1,255,302,155	1,933,907,031
1934	10,748,048				(8,971,716)	689,352,924	1,246,330,439	1,935,683,363
1935	82,019,967				(91,551,438)	771,372,891	1,154,779,001	1,926,151,892
1936	(33,516,885)				29,833,248	737,856,006	1,184,612,249	1,922,468,255
1937	(14,742,900)		(373,823,120)	(270,037,438)	37,385,150	79,252,548	1,221,997,399	1,301,249,947
1938	(14,335,762)				27,999,024	64,916,786	1,249,996,423	1,314,913,209
1939	(2,762,723)				13,404,888	62,154,063	1,263,401,311	1,325,555,374
1940	68,500,252				(63,584,977)	130,654,315	1,199,816,334	1,330,470,649
1941	81,463,550				(65,422,031)	212,117,865	1,134,394,303	1,346,512,168
1942	321,526,904	(14,016,327)			(325,178,229)	519,628,442	809,216,074	1,328,844,516
1943	79,530,572	(45,063,268)			(64,983,601)	554,095,746	744,232,473	1,298,328,219
1944	133,419,519	(25,639,412)			(114,778,567)	661,875,853	629,453,906	1,291,329,759
1945	52,124,666	(23,026,925)			(56,273,908)	690,973,594	573,179,998	1,264,153,592
1946	32,319,822	(4,756,130)			(42,757,000)	718,537,286	530,422,998	1,248,960,284
1947	(29,066,937)				52,436,764	689,470,349	582,859,762	1,272,330,111

1948	71,024,476				1,372,896	760,494,825	584,232,658	1,344,727,483
1949	(16,833,663)				40,633,262	743,661,162	624,865,920	1,368,527,082
1950	(3,813,648)				34,164,321	739,847,514	659,030,241	1,398,877,755
1951	117,726,260				(43,833,206)	857,573,774	615,197,035	1,472,770,809
1952	106,866,796	(736,385,405)			(9,702,206)	228,055,165	605,494,829	833,549,994
1953	114,084,883				(15,683,139)	342,140,048	589,811,690	931,951,738
	<u>\$1,310,289,582</u>	<u>(112,502,062)</u>	<u>(373,823,120)</u>	<u>(1,006,422,843)</u>	<u>(214,691,454)</u>			

APPENDICE "C"

RÉPONSE À UNE QUESTION POSÉE PAR M. JAMES

NATIONAL-CANADIEN—HÔTELS

	Immobilisations au 31 déc. 1946	Recettes, dépenses et impôts, et revenu net							Immobilisations au 31 déc. 1953	Nombre de chambres d'hôte
		1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953		
BESSBOROUGH.....	\$3,566,081								3,680,249	255
RECETTES.....		788,625	850,815	873,207	833,146	850,508	922,143	1,013,355		
Dépenses et impôts.....		630,535	749,987	784,848	755,628	764,827	830,932	910,077		
Revenu net.....		158,090	100,828	88,359	77,518	84,681	91,481	103,278		
Chambres occupées, %.....		72.6	81.1	79.9	72.8	66.7	69.8	73.7		
CHARLOTTETOWN.....	863,683								870,809	106
Recettes.....		270,815	295,916	258,457	248,507	268,599	254,220	271,612		
Dépenses et impôts.....		228,484	276,058	272,808	256,788	255,742	240,163	248,548		
Revenu net.....		42,331	19,858	14,351 <i>dr</i>	8,281 <i>dr</i>	12,857	14,057	23,064		
Chambres occupées, %.....		63.0	59.0	53.9	49.3	46.7	55.3	62.4		
CHÂTEAU LAURIER.....	8,981,702								9,111,798	518
Recettes.....		2,663,535	2,893,321	2,884,517	2,774,283	3,067,324	3,132,648	3,148,363		
Dépenses et impôts.....		2,221,562	2,543,477	2,469,308	2,515,506	2,679,777	2,709,951	2,727,532		
Revenu net.....		441,973	349,844	415,209	268,777	387,547	422,697	421,831		
Chambres occupées, %.....		84.0	82.1	85.4	77.2	80.3	75.8	73.4		
FORT-GARRY.....	2,941,915								3,002,663	243
Recettes.....		901,439	942,370	986,265	922,069	1,017,495	1,050,134	1,037,535		
Dépenses et impôts.....		767,813	903,064	937,198	902,989	957,868	949,357	960,266		
Revenu net.....		133,626	39,306	49,067	19,070	59,627	100,777	77,269		
Chambres occupées, %.....		86.7	84.2	83.5	79.5	84.2	85.6	82.8		

JASPER-PARK-LODGE.....	2,749,591								5,540,847	342
Recettes.....	759,531	724,313	833,813	767,269	780,416	602,589	951,787			
Dépenses et impôts.....	622,860	606,398	684,741	677,719	673,606	693,158	955,032			
Revenu net.....	136,671	117,915	149,072	89,550	106,810	90,569 <i>dr</i>	3,245 <i>dr</i>	Note 1 (page suivante)		
Chambres occupées, %.....	84.4	73.0	74.8	73.8	70.9	59.2	80.9			
MACDONALD.....	2,298,721							8,501,471	480	
Recettes.....	898,759	996,656	1,050,080	1,061,640	1,100,987	1,112,040	2,173,715			
Dépenses et impôts.....	749,399	876,832	913,683	1,095,763	1,265,268	1,280,363	1,796,152			
Revenu net.....	149,360	119,824	136,397	34,123 <i>dr</i>	164,281 <i>dr</i>	168,323 <i>dr</i>	377,563	Note 2 (page suivante)		
Chambres occupées, %.....	92.1	95.6	97.1	94.0	92.4	94.0	74.5			
MANIKI-LODGE.....	1,105,188							1,195,372	92	
Recettes.....	122,798	137,588	165,447	141,551	141,685	156,496	166,369			
Dépenses et impôts.....	119,733	127,305	136,546	118,930	128,595	121,705	140,828			
Revenu net.....	3,065	10,283	28,901	22,621	13,090	34,791	25,541			
Chambres occupées, %.....	86.7	83.0	81.5	72.2	71.7	73.7	70.0			
NEWFOUNDLAND.....								1,575,725	137	
Recettes.....				556,489	469,020	449,792	634,677			
Dépenses et impôts.....				534,471	478,358	451,417	558,399			
Revenu net.....				22,018	9,338 <i>dr</i>	1,625 <i>dr</i>	76,278			
Chambres occupées, %.....				79.3	83.7	90.0	84.5			
NOVA SCOTIAN.....	2,491,444							2,518,558	150	
Recettes.....	762,867	814,128	876,129	798,454	851,604	905,105	913,881			
Dépenses et impôts.....	629,459	726,776	767,669	746,354	794,147	813,812	809,822			
Revenu net.....	133,408	87,352	108,460	42,100	57,457	91,293	104,059			
Chambres occupées, %.....	94.8	94.7	93.7	89.4	87.7	89.5	87.8			
PICTOU-LODGE.....	215,578							216,321	48	
Recettes.....	40,408	46,217	48,843	42,404	43,364	46,675	48,929			
Dépenses et impôts.....	30,672	39,043	38,177	37,585	40,222	42,665	44,478			
Revenu net.....	9,736	7,174	10,666	4,819	3,142	4,010	4,451			
Chambres occupées, %.....	79.3	87.0	71.8	70.0	74.0	70.1	70.5			

NATIONAL-CANADIEN

HÔTELS—*fin*

	Immobilisations au 31 déc. 1946	Recettes, dépenses et impôts, et revenu net							Immobilisations au 31 déc. 1953	Nombre de chambres d'hôte
		1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953		
PRINCE-ARTHUR.....	1,194,456								1,286,830	109
Recettes.....		381,014	417,287	411,763	362,425	357,982	379,780	392,398		
Dépenses et impôts.....		312,857	367,642	350,744	344,707	341,682	343,284	367,739		
Revenu net.....		68,157	49,645	61,019	17,718	16,300	36,496	24,659		
Chambres occupées, %.....		84.7	81.8	77.4	77.1	64.6	68.6	67.2		
PRINCE-EDWARD.....	538,045								591,177	77
Recettes.....		239,205	278,296	289,544	300,217	300,918	279,552	289,031		
Dépenses et impôts.....		224,902	265,150	269,063	266,151	281,325	279,128	277,647		
Revenu net.....		14,303	13,146	20,481	34,066	19,593	424	11,384		
Chambres occupées, %.....		73.0	73.0	69.4	77.5	68.0	62.5	64.0		
TOTAL DES IMMOBILISATIONS.....	\$26,946,404								\$38,111,820	
Recettes.....		7,828,996	8,396,907	8,678,065	8,808,454	9,249,902	9,291,444	11,041,652		
Dépenses et impôts.....		6,538,276	7,481,732	7,624,785	8,242,601	8,661,417	8,755,935	9,796,520		
Revenu net.....		\$1,290,720	915,175	1,053,280	565,853	588,485	535,509	1,245,132		

NOTE 1—*Jasper Park Lodge*—La perte de \$3,245 de l'année 1953 résulte d'un montant de \$73,816 couvrant des dépenses se rattachant à l'incendie du 15 juillet 1952. Sans ces dépenses, le bénéfice net de l'année 1953 aurait été de \$70,571.

NOTE 2—*Hôtel Macdonald*—Le revenu net des années 1950 à 1953 comprend des montants imputés sur les frais d'exploitation à l'égard de modifications découlant de la construction d'une nouvelle aile: 1950, \$174,000; 1951, \$348,000; 1952, \$348,000; et 1953, \$144,000. L'exclusion de ces sommes aurait donné lieu à un bénéfice net de \$139,877 en 1950, de \$183,719 en 1951, de \$179,677 en 1952 et ce \$521,563 en 1953.

APPENDICE "D"

RÉPONSE À UNE QUESTION POSÉE PAR M. MacLEAN

*Économies résultant de la transformation de locomotives à
vapeur chauffées au charbon en locomotives
chauffées au pétrole*

Les frais de transformation sont de \$5,280 par locomotive, auxquels il faut ajouter des immobilisations de \$12,000 par locomotive pour l'entreposage du pétrole pendant 45 jours, soit un total de \$17,280 d'immobilisations.

La période moyenne estimative de l'amortissement de ces frais, compte tenu du chiffre actuel de la subvention sur le charbon, est de 4.4 années.

Le rendement brut des immobilisations est de 26.9 p. 100 avant les intérêts et l'amortissement.

L'économie brute est de \$4,650 par année et par locomotive.

La période d'amortissement était approximativement de 2 ans avant l'époque où la subvention a été modifiée (il y a un an environ) alors que la transformation est devenue encore plus attrayante.

L'appareil de chauffage est bon pour la durée de la locomotive.

